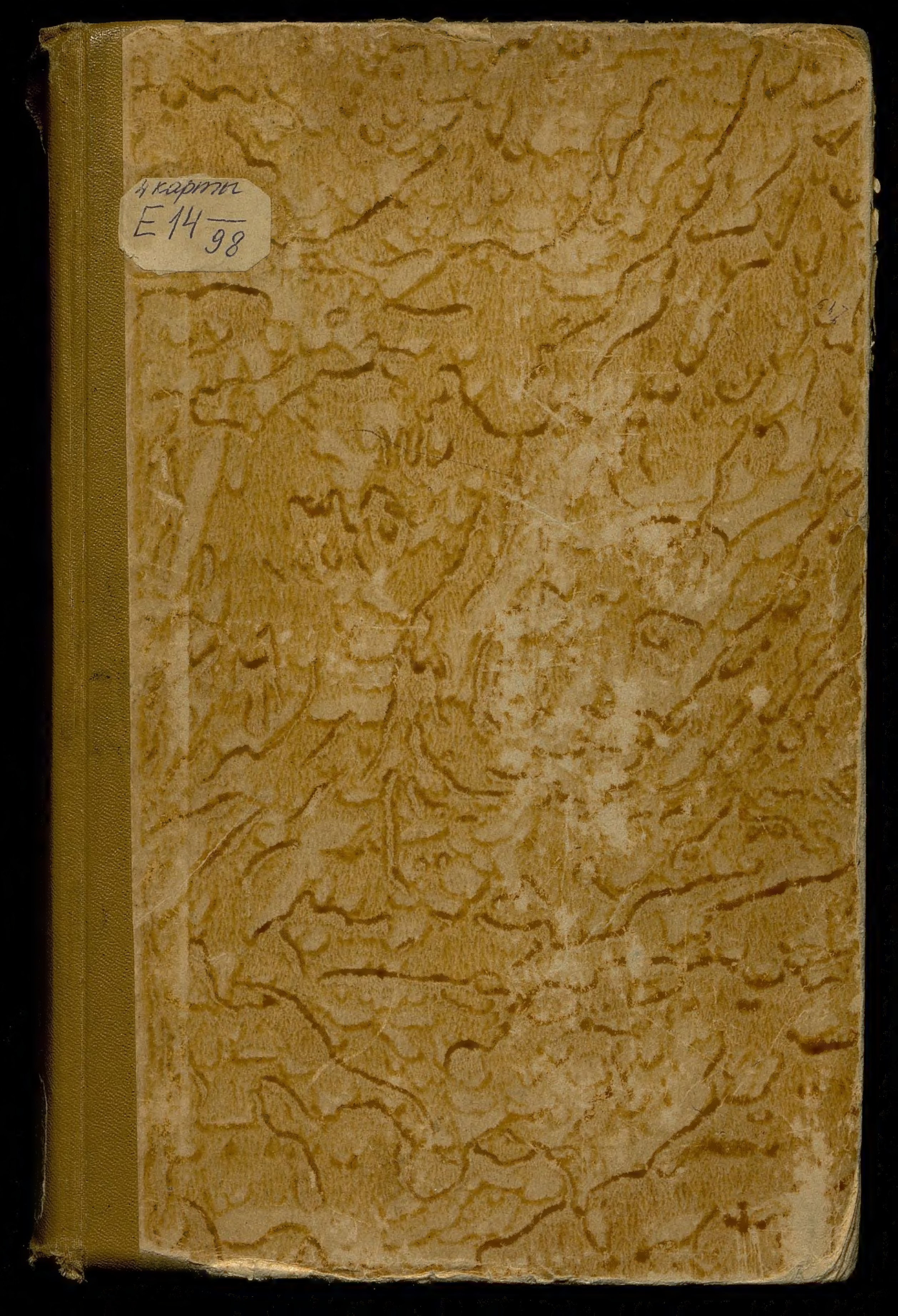

4 карты
E14
98

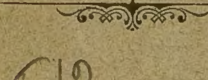


ОБЗОРЪ

деятельности

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

за десятилѣтіе 1895—1904 г.г.





С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Т-ва И. Н. Кушнеревъ и Ко), Фонтанка 117.
1906.



ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

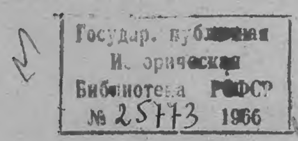
за десятилѣтіе 1895—1904 гг.





С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка 117.
1906.

Печатано по распоряженію Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

Введеніе.

Отдѣлъ I. Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла.

ВВЕДЕНІЕ.

Въ началѣ 1895 г. Министерство Путей Сообщенія руководилось въ своей дѣятельности Высочайше утвержденнымъ 31 декабря 1870 г. Временнымъ Учрежденіемъ Министерства и, согласно сему Положенію, завѣдывало внутренними водяными и искусственными сухопутными сообщеніями Имперіи.

Находясь подъ управленіемъ Министра, Министерство къ тому времени состояло изъ Товарища Министра и Центральнаго и Мѣстнаго управленій. Въ число Центральныхъ учрежденій входили — Совѣты: Министерства, по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, Инженерный; Канцелярія Министра; Управленія: казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; по сооруженію Сибирской желѣзной дороги: Департаменты: Шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, желѣзныхъ дорогъ; Временная Комиссія по устройству Коммерческихъ портовъ; Инспекціи: Главная Заводская, желѣзныхъ дорогъ, Императорскихъ поѣздовъ, Главная Инспекція водяныхъ шоссейныхъ сообщеній; Отдѣлы: Статистическій, Учебный и Юрисконсультская часть. Къ органамъ мѣстнаго Управленія принадлежали Округа Путей Сообщенія и мѣстныя желѣзнодорожныя Управленія.

За истекшее десятилѣтіе въ составѣ центральнаго Управленія Министерства были произведены различныя крупныя измѣненія, выразившіяся, между прочимъ, въ раздѣленіи компетенціи Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги и Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Департамента желѣзныхъ дорогъ между вновь образованными учрежденіями Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ. Рав-

нымъ образомъ Департаментъ водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и Портовая Комиссія были слиты и превращены въ Управленіе водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ; Юрисконсультская часть была замѣнена должностью Юрисконсульта при Министрѣ Путей Сообщенія.

Всѣ означенныя преобразованія были введены закономъ 3 мая 1899 г., коснувшимся, главнымъ образомъ, центральныхъ установленій Министерства. Наряду съ этимъ въ вѣдомствѣ были предприняты обширныя работы по преобразованію мѣстныхъ учрежденій Министерства, а также по выработкѣ правилъ производства казенныхъ заготовленій и работъ по вѣдомству Путей Сообщенія.

Что же касается подробностей преобразованій, введенныхъ закономъ 3 мая 1899 года и различныхъ работъ, исполненныхъ въ вѣдомствѣ по вопросамъ законодательнаго характера, то онѣ изложены въ законодательной части настоящаго обзора, содержаніе котораго распадается на слѣдующіе отдѣлы:

Отдѣлъ первый посвященъ дѣятельности Министерства въ области желѣзнодорожнаго дѣла. Помимо статистическихъ данныхъ относительно проложенія рельсовой сѣти, ея роста по годамъ, подвижного состава, пассажирскаго и грузового движенія, въ этой части обзора сообщаются свѣдѣнія относительно финансовыхъ результатовъ дѣятельности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за истекшее десятилѣтіе по годамъ, а также представляется полная картина хода работъ по сооруженію Сибирской желѣзной дороги и тѣхъ результатовъ, которые были достигнуты къ 1 января 1905 года. Несомнѣнно, что роль, сыгранная Сибирскимъ Великимъ Путемъ, вмѣстѣ съ организаціей переправы черезъ Байкалъ и съ сооруженіемъ Забайкальской желѣзной дороги, останется навсегда одной изъ виднѣйшихъ страницъ въ исторіи вѣдомства Путей Сообщенія.

Слѣдующій отдѣлъ содержитъ въ себѣ изображеніе дѣятельности Министерства въ области водяныхъ сообщеній, гдѣ особенное вниманіе обращаютъ на себя мѣры,

принятыя для улучшенія названныхъ путей при помощи землечерпанія, обстановки ихъ предостерегательными знаками и другія работы, способствующія улучшенію условій судоходства.

Послѣ сравнительно краткихъ очерковъ дѣятельности Министерства по портовому и шоссейному дѣлу слѣдуетъ обзоръ положенія учебнаго дѣла, достигшаго въ вѣдомствѣ весьма высокой ступени: въ истекшемъ десятилѣтіи, помимо увеличенія числа разнообразныхъ низшихъ техническихъ училищъ, равно какъ и количества учащихся въ нихъ, послѣдовало учрежденіе второго высшаго инженернаго училища съ усиленнымъ кругомъ обученія практическаго характера въ дополненіе къ теоретическому, которымъ отличается Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I.

Обширный отдѣлъ обзора посвященъ дѣятельности Министерства по улучшенію быта и призрѣнію служащихъ и, наконецъ, послѣдній отдѣлъ охватываетъ дѣятельность центральныхъ установленій вѣдомства съ изложеніемъ историческаго хода преобразованія означенныхъ установленій.

Отдѣлъ I.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области желѣзнодорожнаго дѣла.

Протяженіе рельсовой сѣти, ростъ ея по годамъ и состояніе къ 1 января 1905 года.

Въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія за разсматриваемый періодъ десятилѣтней дѣятельности Министерства 1895—1904 гг. находилось слѣдующее количество желѣзнодорожн. линій, открытыхъ для правильнаго движенія и эксплоатируемыхъ какъ непосредственно самой казной—„казенныя желѣзныя дороги", такъ и частными обществами:

	Казен.	Частн.	Всего.
На 1 янв. 1895	16.185 в.	14.966 в.	31.151 в. *)
„ 1 „ 1905	36.835 „	18.704 „	55.539 „

Приростъ за десятилѣтіе составляетъ 55.539—31.151= =24.388 в., что даетъ весьма высокое приращеніе около 80%.

Если прибавить сюда число дорогъ нынѣ строющихся=5.804 в., а также тѣхъ, которыя въ ближайшемъ будущемъ переходятъ въ вѣдѣніе Управленія ж. д., то всего составится протяженіе рельсовыхъ путей на 1905 г. 61343 в. (съ Финляндскими ж. д.=3.036 в. и Восточно-

---

*) Кромѣ того, Закаспійская ж. д.=1416 в., находившаяся тогда въ вѣдѣніи Военнаго Министерства.

Китайской = 2.346 в. длина сѣти составитъ на 1905 г. = = 66.725 в.).

Въ числѣ болѣе значительныхъ желѣзнодорожныхъ линій, построенныхъ непосредственнымъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія (не считая короткихъ вѣтвей) въ періодъ времени съ 1895 по 1905 г. были окончены слѣдующія:

Въ 1895 году Чіатурская вѣтвь Закавказской желѣзной дороги и вѣтвь Ораны-Потаранцы С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги.

Въ 1896 г. — Южно-Уссурійская, Западно-Сибирская и Екатеринбургъ-Челябинская.

Въ 1897 г.—I-ый участокъ Средне-Сибирской желѣзной дороги, Томская вѣтвь, Сѣверно-Уссурійская желѣзная дорога и Принаревская вѣтвь Тереспольской желѣзной дороги.

Въ 1898 году — II-ой участокъ Средне-Сибирской желѣзной дороги, Луковъ-Люблинская вѣтвь Привислинскихъ дорогъ, Бердянская вѣтвь Екатерининской желѣзной дороги.

Въ 1899 году—Гродно-Олитская вѣтвь С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, Пермь-Котласская, Тифлисъ-Карсская, Самаркандъ-Андижанская желѣзныя дороги вѣтви Ташкентъ и II-ой участокъ Средне-Сибирской желѣзной дороги.

Въ 1900 году Забайкальская желѣзная дорога съ Иркутскъ-байкальскою вѣтвью.

Въ 1901 году — двѣ вѣтви Харьково-Николаевской желѣзной дороги и вѣтвь отъ Забайкальской желѣзной дороги въ Китайской границѣ.

Въ 1902 году—Александрополь-Эриванская, Витебскъ-Жлобинская, Кіевъ-Ковельская желѣзныя дороги.

Въ 1903 году — Волчанскъ-Купянская вѣтвь Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги и участокъ Гродеково-Пограничная Никольской вѣтви.

Въ 1904 г. — почти вся вторая Екатерининская желѣзная дорога и часть Кругобайкальской (Танхой-Мысовая) желѣзной дороги.

Въ началѣ 1905 года находились въ постройкѣ слѣдующія линіи, не считая болѣе мелкихъ вѣтвей: Оренбургъ-Ташкентская, С.-Петербурго-Вологдо-Вятская, Бологое-Полоцкъ-Сѣдлецкая, Улуханлу-Джульжинская отъ г. Эривани — къ Персидской границѣ, Московская-окружная и Кегель-Гапсальская.

На постройку казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по чрезвычайнымъ смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія за время съ 1895 до 1905 г. были ассигнованы слѣдующія средства:

Въ	1895	году	60.716.515	рублей
„	1896	„	82.248.170	„
„	1897	„	61.134.110	„
„	1898	„	41.709.965	„
„	1899	„	43.599.865	„
„	1900	„	55.217.808	„
„	1901	„	39.251.319	„
„	1902	„	162.320.403	„
„	1903	„	166.115.603	„
„	1904	„	95.436.690	„

Всего 807.750.448 рублей.

Кромѣ того цѣлый рядъ значительныхъ линій, былъ сооруженъ частными обществами.

Въ числѣ этихъ линій въ 1900—1903 годахъ строились обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги по порученію Министерства Путей Сообщенія Императорская вѣтвь—такъ называемый третій пунктъ Петербургскаго участка Варшавской желѣзной дороги отъ Петербурга до Царскаго Села съ Императорскими павильонами въ Петербургѣ и Царскомъ Селѣ.

Кромѣ усиленной дѣятельности въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, увеличившей сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, періодъ 1895 — 1904 гг. ознаменовался еще переходомъ въ казну нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ

дорогъ, а также образованіемъ болѣе крупныхъ частныхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ посредствомъ сліянія между собой въ одну сѣть нѣсколькихъ мелкихъ обществъ съ прилегающими между собой болѣе короткими линіями дорогъ. Къ числу первыхъ относятся дороги, выкупленныя въ казну: Московско-Брестская, Привислинская, Московско-ярославско-архангельская, Риго-орловская, Боровичская, Фастовская, Обоянская, часть Донецкихъ линій, смежныхъ съ Екатерининской. Изъ болѣе крупныхъ обществъ, образовавшихся частью отъ сліянія между собой нѣсколькихъ болѣе мелкихъ, а частью отъ расширенія своей сѣти пристройкой новыхъ линій, слѣдуетъ упомянуть общества: Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Рязанско-Уральской и др. Кромѣ того, въ 1897 перешла въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія Закаспійская желѣзная дорога, бывшая до того въ Военномъ Министерствѣ. Длина ея 1.416 в.

Вслѣдствіе такой группировки сѣти желѣзн. дор., къ концу 1904 года образовались подвѣдомственныя Управленію желѣзныхъ дорогъ 22 мѣстныхъ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и до 14 частныхъ болѣе крупныхъ обществъ, обнимающихъ собою болѣе или менѣе обширные районы данной мѣстности.

Значительное развитіе въ истекшемъ десятилѣтіи получило сооруженіе желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго и мѣстнаго значенія, а также подъѣздныхъ рельсовыхъ путей удешевленнаго типа. Въ предѣлахъ сѣти одной только Екатерининской желѣзной дороги число такихъ подъѣздныхъ путей частнаго пользованія къ заводамъ и рудникамъ достигаетъ цифры 102, съ протяженіемъ путей ихъ до 310 верстъ. Съ этой же цѣлью за послѣднее время образовалось нѣсколько особыхъ частныхъ обществъ подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ. И само правительство широко пошло навстрѣчу удовлетворенію этой потребности, для чего, начиная съ 1895 г., отпускалось ежегодно по 10 милліоновъ рублей.

Мѣропріятія въ области эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Мѣропріятія техническаго характера.

Развившееся за отчетное десятилѣтіе значительное движеніе по желѣзнымъ дорогамъ поставило много техническихъ задачъ въ отношеніи приспособленія желѣзныхъ дорогъ для удовлетворенія потребностямъ обращенія тяжелыхъ поѣздовъ и поѣздовъ большой скорости. Задачи эти, касающіяся всей техники желѣзнодорожнаго дѣла, требовали предварительно всесторонняго изученія для приведенія всѣхъ устройствъ во взаимное соотвѣтствіе, а за симъ и исполненія весьма значительныхъ работъ съ затратами на нихъ сравнительно большихъ денежныхъ суммъ. Сюда относятся: устройство вторыхъ путей, улучшеніе профилей желѣзнодорожнаго полотна, усиленіе верхняго строенія пути и искусственныхъ сооруженій, развитіе узловыхъ и промежуточныхъ станцій съ надлежащимъ ихъ оборудованіемъ, устройство провизіонныхъ и остановочныхъ пунктовъ, развитіе мастерскихъ, усовершенствованіе телеграфа, централизація стрѣлокъ, введеніе блокировочныхъ устройствъ и электрическихъ установокъ и т. д.

1. Устройство вторыхъ путей и улучшеніе профили желѣзныхъ дорогъ.

Вторыхъ путей построено въ теченіе отчетнаго десятилѣтія въ общей сложности 6.617 верстъ, а именно, на желѣзныхъ дорогахъ: Полѣсскихъ, Привислинскихъ, Либаво-Роменской, Риго-Орловской, Рязанско-Уральской, Юго - Восточныхъ, Екатерининской, Курско - Харьково-Севастопольской, Сызрано - Вяземской, Самаро - Златоустовской, Закавказскихъ, Владикавказской и пр. Общее протяженіе вторыхъ путей по сѣти увеличилось съ 3.745 до 10.362 вер., т. е. болѣе, чѣмъ въ $2^3/_4$ раза.

Улучшеніе профили желѣзныхъ дорогъ произведено преимущественно въ видахъ смягченія уклоновъ и закругленій для уменьшенія сопротивленія поѣздовъ. Такія

работы были исполнены въ сравнительно большемъ размѣрѣ на Закавказскихъ, Курско-Харьково-Севастопольской, Екатерининской, Либаво-Роменской, Полѣсскихъ, Привислинскихъ, Уссурійской, Харьково-Николаевской, Московско-Брестской и др. ж. д. Какъ при сооруженіи вторыхъ путей, такъ и при работахъ по перестройкѣ полотна было принято во вниманіе улучшеніе общаго вида полотна примѣнительно къ установленнымъ въ это время новымъ нормальнымъ техническимъ условіямъ сооруженія магистралей.

2. Усиленіе верхняго строенія пути.

Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ отмѣтить весьма значительныя затрудненія, встрѣчаемыя при приведеніи верхняго строенія пути въ состояніе, удовлетворяющее условіямъ обращенія тяжелыхъ поѣздовъ, такъ какъ непрерывное возрастаніе давленія осей подвижного состава идетъ съ такой быстротой, что не оказывается возможнымъ, по причинамъ преимущественно финансоваго характера, столь же быстро слѣдовать съ усиленіемъ пути; явленіе это, впрочемъ, общаго характера, оно замѣчается и въ другихъ странахъ. Тѣмъ не менѣе, за отчетное десятилѣтіе 1895—1905 гг. въ области улучшенія верхняго строенія достигнуты весьма существенные успѣхи. Желѣзныя дороги сѣти, въ зависимости отъ условій движенія по нимъ, раздѣлены на 4 категоріи, причемъ только двѣ изъ этихъ категорій рѣшено оставить при легкихъ рельсахъ, однако же, не ниже типа 22½ фунта въ погонномъ футѣ; для другихъ двухъ категорій признано было необходимымъ установить тяжелые рельсы, вѣсомъ 28 и 32 ф. для возможности обращенія по нимъ очень тяжелыхъ поѣздовъ и поѣздовъ съ очень большими скоростями. Въ соотвѣтствіи съ симъ выработаны нормальные типы рельсовъ 32½, 28½, 24⅓ и 22½ ф. въ пог. фут. и скрѣпленій къ нимъ и въ видахъ единообразія установлено за правило заказы на рельсы и скрѣпленія съ 1903 г. производить для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ исключительно по нормальнымъ чертежамъ этихъ типовъ. Та-

кихъ рельсовъ на эксплоатируемыхъ желѣзныхъ дорогахъ уложено уже около 2.300 верстъ.

Одновременно съ заботами о введеніи усиленныхъ типовъ рельсовъ, были въ этомъ періодѣ 1895—1905 гг. усовершенствованы и техническія условія на поставку рельсовъ и скрѣпленій, а также правила для испытанія ихъ и путевыхъ переводовъ, уравнительныхъ приборовъ и другихъ частей верхняго строенія, причемъ въ виду особой важности вопроса о рельсахъ и выяснившейся необходимости изслѣдовать самые пріемы изготовленія рельсовъ организована для всесторонняго изученія рельсоваго дѣла особая комиссія съ участіемъ представителей заинтересованныхъ учрежденій, ученыхъ, спеціалистовъ и практиковъ рельсопрокатнаго дѣла.

Параллельно съ усиленіемъ рельсовъ обращено было большое вниманіе и на увеличеніе прочности и долговременности службы шпалъ съ установленіемъ при этомъ нормальныхъ типовъ. Съ этой цѣлью въ 1900 году выработаны были техническія условія, устанавливающія качества и размѣры, коимъ должны удовлетворять шпалы. Засимъ нормировано число шпалъ на версту пути въ зависимости отъ типа рельсовъ и условій движенія поѣздовъ по дорогамъ.

Истребленіе лѣсовъ, непрерывное вздорожаніе лѣсныхъ матеріаловъ и проведеніе дорогъ въ мѣстностяхъ безлѣсныхъ, вызвали усиленный ростъ шпалопропиточныхъ заводовъ, каковыхъ устроено было въ указанный періодъ 12, съ общей годовой производительностью около 6 милліоновъ шпалъ на Балтійской, Курско-Харьково-Севастопольской, Либаво-Роменской, Московско-Брестской, Привислинскихъ, Московско-Ярославско-Архангельской, Полѣсскихъ, Риго-Орловской, Самаро-Златоустовской, С.-Петербурго-Варшавской, Юго-Западныхъ и Сибирской желѣзныхъ дорогахъ. Въ качествѣ антисептики примѣняется хлористый цинкъ, причемъ средняя стоимость пропитки шпалы составляетъ около 22 коп. Также получило начало примѣненіе пропитки шпалъ креозотомъ въ смѣси съ хлористымъ цинкомъ (С.-Петербурго-Вар-

шавской желѣзной дороги). Развитіе этого способа можетъ вызвать въ дальнѣйшемъ цѣлую отрасль промышленности для разработки продуктовъ перегонки лѣсныхъ матеріаловъ.

Независимо сего были изучены предположенія о примѣненіи шпалъ изъ другихъ матеріаловъ. Такъ, напр., по вопросу о примѣненіи желѣзныхъ шпалъ образована была комиссія въ 1901 году подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра и засимъ были командированы за границу инженеры для изученія сего дѣла на мѣстѣ изготовленія и укладки металлическихъ шпалъ; всестороннее обсужденіе вопроса. выяснило, что при сравнительно плохомъ балластѣ нашихъ дорогъ и современныхъ цѣнахъ на матеріалы не наступило еще время примѣненія у насъ металлическихъ шпалъ. Равнымъ образомъ и вопросъ примѣненія желѣзо-бетонныхъ шпалъ еще не признается вполнѣ выясненнымъ. При такомъ положеніи дѣла надо признать болѣе или менѣе еще надолго обезпеченнымъ преобладаніе у насъ деревянныхъ шпалъ.

Принятыя мѣры по пропиткѣ шпалъ на опытѣ показали, что продолжительность службы ихъ увеличена почти на 100%. Съ цѣлью выясненія вопроса о возможности еше большаго увеличенія срока службы шпалъ, ассигновано 27.000 руб. на оборудованіе 30-ти верстъ путей шпалами съ деревянными втулками системы Колле, ввинчиваемыми въ шпалы въ мѣстахъ прикрѣпленія костылей, наиболѣе подверженныхъ износу.

3. Искусственныя и путевыя сооруженія.

Въ виду усилившагося за послѣдніе года обращенія на русской желѣзнодорожной сѣти подвижного состава болѣе тяжелаго типа, введены были въ 1896 году новыя нормы разсчетныхъ нагрузокъ для желѣзнодорожныхъ мостовъ и въ соотвѣтствіи съ симъ исполнены были значительныя работы по усиленію пролетныхъ строеній мостовъ, разсчитанныхъ при ихъ первоначальномъ сооруженіи на болѣе легкую нагрузку. Кромѣ того, произведена постройка мостовъ, трубъ и проч. искусствен-

ныхъ сооруженій на вновь строившихся желѣзнодорожныхъ вѣтвяхъ и вторыхъ путяхъ по этимъ новымъ усиленнымъ разсчетнымъ даннымъ.

Главнѣйшіе изъ перестроенныхъ и вновь построенныхъ желѣзнодорожныхъ мостовъ слѣдующіе:

Балтійская и Псково-Рижская: р. Нарова (отв. 80 саж.).

Владикавказская: р. Донъ (два каменные моста, отверстіемъ 200 и 250 саж.) р. Кубань (два каменные моста по 50 саж.).

Екатерининская: р. Самара (отв. 100 саж.).

Закавказскія: р. Квирила (Аджаметскій и Свирскій мосты), р. Кура (Гаргаребскій мостъ).

Курско-Харьково-Севастопольская: р. Сеймъ (60 саж.), р. Волчья (50 саж.).

Либаво-Роменская: р. Вилія (70 саж.), р. Сожъ (115 с.), р. Десна (150 саж.), р. Сновь (70 саж.), р. Днѣпръ (115 саж.).

Московско-Казанская: р. Клязьма (125 саж.), р. Тырница (50 саж.).

Полѣсскія: р. Днѣпръ у м. Рѣчицы (140 саж.), р. Птичь (60 с.).

Привислинскія: р. Западный Бугъ (75 саж.).

Риго-Орловская: р. Ока (50 саж.), р. Западная Двина (70 саж.).

Самаркандъ-Андижанская: р. Заравшанъ (56 с.), р. Сыръ-Дарья (160 саж.).

Самаро-Златоустовская жел. дор.: р. Самара (120 саж.), р. Кинель (160 саж.).

С.-Петербурго-Варшавская: р. Нѣманъ (у Гродно, 90 с.).

Сызрано-Вяземская: р. Большая Сура (100 с.), р. Цна (100 саж.).

Кромѣ того подготовлены проекты постройки слѣдующихъ главнѣйшихъ мостовъ:

Закавказскія жел. дор.: р. Ріонъ (2 моста).

Либаво-Роменская жел. дор.: р. Днѣпръ у Жлобина.

Привислинскія ж. дор.: р. Висла (въ Варшавѣ у Цитадели).

Риго-Орловская жел. дор.: р. Западная Двина (въ гор. Ригѣ).

Сибирская жел. дор.: р. Иркутъ (г. Иркутскъ).

Юго-Западныя жел. дор.: р. Рось (125 с.).

Въ продолженіе десятилѣтія 1895—1905 производились, въ цѣляхъ улучшенія желѣзныхъ дорогъ, работы по замѣнѣ деревянныхъ мостовъ постоянными сооруженіями, какъ на дорогахъ европейской сѣти, такъ и на азіатскихъ: Сибирской, Забайкальской, Уссурійской и Средне-Азіатской. Нѣкоторая часть мостовъ была перестроена въ видахъ увеличенія оказавшейся недостаточной водопропускной способности отверстій ихъ. На Закавказскихъ жел. дорогахъ, при огромномъ наводненіи зимой 1895—6 годовъ, съ цѣлью быстраго возстановленія прерваннаго желѣзнодорожнаго сообщенія, впервые для казенныхъ жел. дорогъ былъ пріобрѣтенъ разборчатый металлическій мостъ системы Эйфеля изъ Франціи. Также перестроены нѣкоторыя искусственныя сооруженія въ зависимости отъ произведенной повѣрки достаточности мостовыхъ отверстій на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ послѣ происшествія 1899 г. на Харьково-Балашовской линіи Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.

Въ видахъ обезпеченія правильной работы рѣкъ у мостовъ, а также обезпеченія полотна желѣзныхъ дорогъ отъ размывовъ, производились слѣдующія главнѣйшія регуляціонныя работы въ рѣкахъ у желѣзнодорожныхъ мостовъ (частью при постройкѣ самыхъ мостовъ) на разливѣ р. Припять (Полѣсскихъ жел. дорогъ), р. Западный Бугъ (Привислинскихъ жел. дорогъ), рѣкъ Заравшань, Аму-Дарья, Сыръ-Дарья, Теджень и Мургабъ (Средне-Азіатской жел. дор.), рѣкъ Ріона, Куры (у Гаргаребскаго моста), Квирилы (у Аджаметскаго и Свирскаго мостовъ— Закавказскихъ жел. дорогъ) и другихъ.

Въ цѣляхъ упорядоченія судоходства подъ желѣзнодорожными мостами (разводными и неразводными) въ 1902 г. введенъ въ дѣйствіе новый порядокъ обозначенія судоходныхъ пролетовъ желѣзнодорожныхъ мостовъ.

Для однообразія при заказѣ пролетныхъ строеній наиболѣе часто встрѣчаемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ мостовъ малыхъ отверстій, выработана серія проектовъ металлическихъ пролетныхъ строеній нормальнаго типа,

отверстіемъ отъ одной до десяти саженъ для общаго ихъ примѣненія казенными желѣзными дорогами.

Для однообразія профилей желѣза, употребляемыхъ въ мостовыхъ сооруженіяхъ, введено было въ 1901 году обязательное для желѣзныхъ дорогъ составленіе проектовъ таковыхъ сооруженій въ метрическихъ мѣрахъ, при примѣненіи профилей желѣза по установленному въ отчетномъ десятилѣтіи нормальному русскому метрическому сортаменту.

Что касается примѣненія новыхъ формъ строительныхъ матеріаловъ къ искусственнымъ сооруженіямъ желѣзныхъ дорогъ, за истекшее десятилѣтіе, можно указать на распространеніе волнистаго оцинкованнаго желѣза при устройствѣ трубъ подъ полотномъ желѣзныхъ дорогъ, примѣненныхъ при постройкѣ Самаркандъ-Андижанской жел. дор., Занѣманскихъ вѣтвей и Уссурійской жел. дор. Примѣненіе на желѣзныхъ дорогахъ желѣзо-бетона различныхъ системъ, изъ коихъ только система Монье съ 1899 г. разрѣшена къ примѣненію по Вѣдомству путей сообщенія безъ особаго каждый разъ представленія,—не вышло еще изъ области опытовъ, произведенныхъ главнымъ образомъ на Екатерининской, Закавказскихъ и нѣкоторыхъ другихъ жел. дорогахъ. Нынѣ производится, на основаніи заграничныхъ и русскихъ теоретическихъ изслѣдованій и практическихъ примѣненій, разработка раціональныхъ методовъ разсчета и условій практическаго примѣненія желѣзо-бетона на желѣзныхъ дорогахъ.

Въ дальнѣйшихъ заботахъ объ обезпеченіи изготовленія искусственныхъ сооруженій изъ надлежащихъ матеріаловъ и съ надлежащимъ совершенствомъ были переработаны, а частью и составлены новыя техническія условія по поставкѣ матеріаловъ и на изготовленіе изъ нихъ частей; въ этомъ отношеніи слѣдуетъ указать на техническія условія литого желѣза (вытѣснившаго сварочное желѣзо) не только для частей мостовъ, но и для заклепокъ, цементовъ портландскаго и впервые нормированнаго романскаго цемента и др.

Увеличеніе скорости движенія, въ связи съ заботами о безопасномъ движеніи людей, экипажей и прогонѣ скота въ мѣстахъ пересѣченія желѣзныхъ дорогъ съ грунтовыми и проселочными дорогами, измѣнены (1903 г.) правила, опредѣляющія условія существованія неохраняемыхъ переѣздовъ. При этомъ обращеніе таковыхъ въ охраняемые, по мѣрѣ развитія движенія и съ удовлетвореніемъ потребностямъ населенія, упрощено, предоставленіемъ разрѣшенія этого вопроса Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ.

Проведеніе желѣзныхъ дорогъ въ мѣстностяхъ разработки горныхъ и рудничныхъ богатствъ вызвало въ 1902 г. особое распоряженіе о согласованіи проектовъ проведенія дорогъ съ заключеніемъ мѣстныхъ представителей заинтересованныхъ учрежденій. Въ настоящее время въ Министерствѣ П. С. собираются свѣдѣнія для разработки и подлежащихъ измѣненій ст. 153 Общ. Уст. Росс. жел. дор. совмѣстно съ заинтересованными вѣдомствами.

Въ области борьбы со снѣгомъ въ истекшее десятилѣтіе обращаетъ на себя вниманіе распространеніе, по личной инціативѣ Министра Путей Сообщенія, снѣгоочистителей. Изъ получившихъ примѣненій двухъ системъ— инженера Бурковскаго и Лесли, снѣгоочиститель первой системы, въ числѣ 6, и второй, въ числѣ 10, оказываетъ существенныя услуги при расчисткѣ заносовъ. Въ отношеніи постоянныхъ ограждений пути отъ снѣга, въ настоящее время предприняты опыты на Самаро-Златоустовской жел. дор., по подробно разработанной программѣ.

4. Общій надзоръ за путемъ.

Вслѣдствіе непрерывнаго увеличенія числа и скорости движенія поѣздовъ вообще и установленія особыхъ поѣздовъ большой скорости, изданы были особыя распоряженія о болѣе тщательномъ надзорѣ за прочностью и безопасностью пути, своевременной замѣнѣ шпалъ и другихъ частей пути, провѣркѣ измѣрительныхъ приборовъ, опредѣляющихъ неизмѣнное положеніе частей верхняго строенія.

Съ наступленіемъ усиленной перевозки войскъ по Сибирской жел. дор. въ текущемъ 1904 году обычныя мѣры охраны и надзора за путемъ, увеличены были по личному распоряженію Министра Путей Сообщенія,—усиленіемъ личнаго состава, командированіемъ инженеровъ и назначеніемъ особыхъ старшихъ дорожныхъ мастеровъ.

Съ началомъ войны съ Японіей послѣдовало Высочайшее повелѣніе о принятіи самыхъ серьезныхъ мѣръ по охранѣ и строжайшемъ наблюденіи за цѣлостью желѣзнодорожныхъ мостовъ по пути движенія войскъ на Дальній Востокъ и особенно по охранѣ Александровскаго моста черезъ р. Волгу (отв. 650 саж.), являющагося единственнымъ сообщеніемъ между желѣзными дорогами европейской сѣти и Дальняго Востока. Во исполненіе сего была установлена усиленная желѣзнодорожная охрана пути и искусственныхъ сооруженій, въ особенности главнѣйшихъ мостовъ по линіямъ жел. дорогъ: Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской, Сибирской, переправѣ черезъ озеро Байкалъ, Забайкальской и Уссурійской. Для обезпеченія помѣщеніями какъ усиленной желѣзнодорожной стражи, такъ и установленной независимо отъ нея военной охраны пути и искусственныхъ сооруженій въ виду объявленія Высочайшими указами на военномъ положеніи дорогъ Самаро-Златоустовской, Сибирской и Забайкальской, были испрошены средства и произведена постройка бараковъ въ количествѣ до 11.000 кв. саж. (не считая по Круго-Байкальской жел. дорогѣ еще около 2250 кв. саж.). Для возможности скорѣйшаго возстановленія разрушенныхъ какимъ-то ни было образомъ желѣзнодорожныхъ мостовъ были сдѣланы распоряженія о заготовкѣ у мостовъ деревяннаго матеріала; затѣмъ были отправлены съ этой же цѣлью на Сибирскую жел. дорогу 3 имѣвшіеся на Европейской желѣзнодорожной сѣти металлическихъ разборчатыхъ пролетныхъ строенія системы Эйфеля, далѣе собраны свѣдѣнія объ имѣвшихся на желѣзныхъ дорогахъ снятыхъ съ пути старыхъ пролетныхъ строеніяхъ, годныхъ къ временной установкѣ, а также предложено было принять

мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ мѣры, указанныя въ выработанной Инженернымъ Совѣтомъ специальной инструкціи объ исправленіи поврежденій желѣзнодорожныхъ мостовъ.

5. Развитіе узловыхъ промежуточныхъ станцій въ связи съ увеличеніемъ ихъ пропускной способности.

До 90-хъ годовъ наша желѣзнодорожная сѣть состояла изъ магистральныхъ линій, которыя пересѣкались между собою въ весьма немногихъ пунктахъ; поэтому недостаточная пропускная способность узловыхъ станцій, образующихся въ пунктахъ пересѣченій, нечувствительно вліяла на общую пропускную способность желѣзныхъ дорогъ.

Въ послѣднее же десятилѣтіе при значительномъ развитіи желѣзнодорожнаго строительства, когда сѣть желѣзныхъ дорогъ сгустилась и на каждой дорогѣ народилось по нѣсколько узловыхъ станцій, неудовлетворительное состояніе послѣднихъ стало замѣтнымъ образомъ отражаться на пропускной способности дорогъ. Въ виду сего было обращено особое вниманіе на узлы, которые и подверглись коренному переустройству и расширенію.

Въ послѣднее десятилѣтіе на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ произведены, начаты и разрѣшены работы по развитію нижеслѣдующихъ главныхъ узловъ и большихъ станцій:

По Балтійской и Псково Рижской жел. дорогамъ.

С.-Петербургъ. Предположено значительное развитіе въ виду несоотвѣтствія станціи съ нуждами движенія; развитіе это является временнымъ, до полнаго переустройства Петербургскаго узла для всѣхъ сходящихся дорогъ. Часть работъ закончена; проектъ этого узла разрабатывается.

По С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ.

С.-Петербургъ товарный—на сумму 1.367.700 руб. Развитіе требуется въ виду увеличенія движенія; работы заканчиваются.

Вильна—на сумму 2.036.000 руб. Развитіе требуется въ виду увеличенія движенія; работы въ ходу.

Бѣлостокъ—на сумму около 2.193.000 руб. Перестраивается со специальною и коммерческою цѣлью; къ работамъ частью приступлено.

Псковъ—переустройство вызвано вслѣдствіе подхода Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. Работы частью закончены.

По Николаевской желѣзной дорогѣ.

Бологое—предвидится большое переустройство вслѣдствіе примыканія Бологое-Полоцкой ж. д. Работы начаты.

Сверхъ того, въ теченіе послѣднихъ лѣтъ производятся весьма значительныя работы по развитію большихъ станцій всей главной линіи.

По Московско-Брестской жел. дорогѣ.

Москва—на сумму 1.510.000 руб. Работы заканчиваются; вызваны усиленіемъ движенія.

Минскъ—на сумму около 9.025.000 руб. Проектъ утвержденъ. Къ работамъ будетъ приступлено весною 1905 г. Переустройство со специальною цѣлью.

Барановичи—на сумму 2.731.580 руб. Переустройство со специальною цѣлью. Къ работамъ предположено приступить весною 1905 г.

По Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ.

Лазы—устройство большой сортировочной станціи для всей дороги на сумму 1.369.740 руб. Работы заканчиваются.

По Московско-Курской и Нижегородской жел. дор.

Москва—на сумму около 2.745.000 руб. Переустройство въ виду увеличенія товарнаго и пассажирскаго движенія. Работы производятся.

Ковровъ I—на сумму около 1.100.000 руб. Для улучшенія работы станціи въ связи съ измѣненіемъ подхода Муромской вѣтви; работы частью начаты.

По Привислинскимъ жел. дорогамъ.

Варшавскій узелъ—на сумму около 20.652.617 руб. Проектъ разсмотрѣнъ Инженернымъ Совѣтомъ. Развитіе вызвано несостоятельностью существующаго узла и въ особенности неудовлетворительностью связи Варшавско-Вѣнской ж. д. съ остальными, а также примыканіемъ цѣлой сѣти ж. дорогъ по главнѣйшимъ нашимъ магистралямъ.

По Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Кіевъ—на сумму 3.471.000 руб. Работы вызваны переустройствомъ всего Кіевскаго узла въ связи съ примыканіемъ Кіевъ-Ковельской и Кіевъ-Полтавской линій; работы въ ходу.

Ковель—перестраивается вслѣдствіе примыканія Кіевъ-Ковельской дороги на сумму 1.414.100 руб. Работы въ ходу.

Жмеринка—на сумму около 1.549.000 руб. Развитіе вызвано увеличеніемъ движенія; работы закончены.

По Харьково-Николаевской жел. дорогѣ.

Люботинъ—на сумму около 1.839.200 руб. Развитіе вызвано увеличеніемъ движенія; проектъ утвержденъ, производство работъ отложено до ассигнованія кредитовъ.

По Курско-Харьково-Севастопольской жел. дорогѣ.

Харьковъ—переустройство какъ пассажирской и товарной станцій, такъ и устройство особой сортировочной станціи на сумму 2.444.850 руб. Работы въ полномъ ходу, вызваны увеличеніемъ, какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго движенія.

Лозовая—съ устройствомъ Царской вѣтви, на сумму 940.000 руб. Работы производятся; вызваны усиленіемъ движенія.

Бѣлгородъ—переустройство въ виду примыканія Бѣлгородъ-Сумской ж. д. на сумму 1.081.000 руб. Работы производятся.

По Либаво-Роменской жел. дорогѣ.

Жлобинъ—переустройство въ виду примыканія Витебскъ-Жлобинской жел. дор., на сумму 1.109.720 руб. Работы предположено начать съ весны. Смѣта утверждена. *Бахмачъ*—проектируется переустройство узла для нуждъ обѣихъ сходящихся дорогъ. Проектъ разрабатывается.

По Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ.

Елецъ—на сумму 849.388 руб. Развитіе вызвано увеличеніемъ движенія; работы заканчиваются.

По Риго-Орловской жел. дорогѣ.

Рига-портъ—на сумму 2.002.453 р. *Рига-Товарная,*—на сумму 2.726.934 р. *Рига-сортировочная*—на сумму 1.850.400 р, *Зассенгофъ пассажирскій*—на сумму 365.955 р. *Зассенгофъ товарный* на сумму 189.263 р. Всѣ перечисленныя пять работъ вызваны неудовлетворительностью Рижскаго узла. Около четверти изъ указанныхъ работъ уже закончены.

Витебскъ—на сумму 3.403.592 руб. Вызвано примыканіемъ С.-Петербурго-Витебской и Витебскъ-Жлобинской жел. дорогъ. Работы въ ходу.

Смоленскъ—на сумму 669.400 р. Работы вызваны примыканіемъ Данково-Смоленской линіи и въ виду общей неудовлетворительности Смоленскаго узла. Работы въ ходу.

По Самаро-Златоустовской жел. дорогѣ.

Кинель—проектируется большое развитіе, вызываемое постройкой Оренбургъ-Ташкентской линіи, на сумму около 875.000 руб. Къ работамъ предположено приступить весною.

Челябинскъ—на сумму около 1.017.020 руб. Развитіе вызвано въ виду увеличенія движенія. Работы большею частью закончены.

Оренбургъ—на сумму около 560.000 руб. Развитіе вызвано въ виду примыканія Оренбургъ-Ташкентской жел. дор., работы частью производятся.

Самара—на сумму 645.500 руб. Развитіе вызвано въ виду увеличенія движенія, работы закончены.

По Сибирской желѣзной дорогѣ.

Развитіе 273 станцій въ виду увеличенія движенія на линіи.

По Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ.

Пенза—вызвано вслѣдствіе примыканія вѣтвей Рязанско-Уральской и Московско-Казанской жел. дор. на сумму 824.800 руб.

Вязьма—предвидится большое развитіе станціи въ связи съ общимъ переустройствомъ Вяземскаго узла. Проектъ разрабатывается.

По Владикавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Ростовъ—коренное переустройство всего узла на сумму около 8.395.000 руб. Проектъ разрабатывается. Работы вызваны полнымъ несоотвѣтствіемъ существующей станціи съ нуждами трехъ примыкающихъ магистральныхъ линій первостепеннаго значенія.

Кавказская—развитіе на сумму 1.031.800 руб. Работы заканчиваются; вызваны усиленіемъ движенія на дорогѣ.

Новороссійскъ—переустройство на сумму 615.296 руб. Работы заканчиваются. Вызваны увеличеніемъ дѣятельности Новороссійскаго порта.

По Екатерининской желѣзной дорогѣ.

Дебальцево—переустройство вслѣдствіе примыканія 2-й Екатерининской жел. дор., на сумму около 2.842.458 руб. Проектъ утвержденъ, къ работамъ будетъ приступлено весною. Вызвано примыканіемъ 2-й Екатерининской ж. д.

Александровскъ—развитіе на сумму около 1.450.000 руб. Проектъ разрабатывается. Предположено приступить къ работамъ весною. Вызвано тѣмъ же, что и переустройство ст. Дебальцево.

Развитіе станцій: Долгинцево, Николо-Козельскъ, Пологи, Волноваха, Караванная, въ виду примыканія 2-й Екатерининской жел. дор. Работы въ ходу.

По Забайкальской желѣзной дорогѣ.

Иркутскъ—на сумму 1.413.300 руб. Работы заканчиваются. Вызвано усиленіемъ движенія.

По Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Баку—развитіе на сумму около 796.420 руб. Работы производятся. Вызваны усиленіемъ движенія.

Баладжары—на сумму 522.500 руб. Работы по сооруженію узла общаго для Закавказскихъ и Владикавказской жел. дор. уже начаты.

Во исполненіе Высочайшаго повелѣнія отъ 30 іюня 1900 года, въ томъ же году было приступлено къ усиленію Сибирской дороги для увеличенія пропускной способности съ 7-ми до 10-ти паръ поѣздовъ, для чего потребовалось, между прочимъ, устроить 59 разъѣздовъ.

Стоимость этого усиленія по смѣтѣ опредѣлена въ 9.252.500 р., изъ нихъ до 1905 г. отпущено 6.962.915 р.

Въ виду возникшихъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ, въ 1904 году приступлено къ усиленію Сибирской и Забайкальской дорогъ:

Сибирская дорога усиливается для пропуска 12-ти паръ воинскихъ поѣздовъ, т. е. всѣхъ поѣздовъ будетъ на восточномъ участкѣ 17 и на западномъ—16, для чего требуется устроить 109 разъѣздовъ, стоимость этого усиленія по двумъ смѣтамъ опредѣлена въ суммѣ 6.942.500 р.

Забайкальская дорога усиливается для пропуска 16½ паръ поѣздовъ, для чего требуется устроить 76 разъѣздовъ; стоимость этого усиленія по двумъ смѣтамъ опредѣлена въ суммѣ 5.193.500 руб.

Въ видахъ приспособленія желѣзныхъ дорогъ къ перевозкѣ войскъ, въ минувшее десятилѣтіе выстроены продовольственные пункты на слѣдующихъ дорогахъ:

Балтійской, Закавказскихъ, Екатерининской, Курско-Харьково-Севастопольской (3), Либаво-Роменской, Московско-Курской, Николаевской, Полѣсскихъ (2), Риго-Орловской, Самаро-Златоустовской (2), Харьково-Николаевской (3), Рязанско-Уральской (4), Юго-Западныхъ (2), Сызрано-Вяземской, Сибирской (10), Забайкальской (5).

Въ тѣхъ же цѣляхъ мобилизаціоннаго движенія для возможности высадки и отдохновенія войскъ устроены были остановочные пункты на станціяхъ:

Челябинскъ, развившійся изъ переселенческаго пункта на 2.000 человѣкъ, Обь и Иннокентьевская—на 4.000 человѣкъ каждый, стоимость устройства ихъ соотвѣтственно: 714.650 руб. и 778.750 руб.; Красноярскъ на 1.000 человѣкъ; стоимость устройства 183.600 руб.; Манчьжурія—на 4.000 человѣкъ съ казармами, офицерскими флигелями, лазаретомъ, конюшнями и проч. службами, на сумму 1.432.000 руб.

6. Гражданскія сооруженія.

Увеличеніе пассажирскаго движенія въ зависимости отъ нормальнаго роста таковаго, возросло въ значительной мѣрѣ, благодаря удешевленному тарифу. Соотвѣтственно сему въ минувшее десятилѣтіе исполнены были работы по приспособленію пассажирскихъ помѣщеній и вокзаловъ къ пріему пассажировъ и поѣздовъ.

Наиболѣе крупныя работы исполнены были нижеслѣдующія:

Перестройка Харьковскаго вокзала, съ увеличеніемъ его площади, стоимость работъ 454.000 руб. Расширеніе Московскаго вокзала, Московско-Брестской желѣзной дороги, стоимостью 720.000 руб. Постройка вокзала Московско-Курской желѣзной дороги въ Москвѣ, стоимостью 1.095.350 руб. Перестройка вокзала Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги въ Москвѣ съ обдѣлкой въ древне-русскомъ стилѣ на сумму 348.500 р. Пассажирское зданіе на ст. Жмеринка Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ островного расположенія, соединеннаго тоннелями съ пассажирскими платформами; стоимость зданія 975.105 руб. Пассажирскія зданія Владикавказской жел. дор. на ст. Кавказская, Екатеринодаръ, Бесланъ и Новороссійскъ стоимостью соотвѣтственно 255.465 руб., 163.849 р., 125.000 руб. и 187.250 руб. Императорскій павильонъ въ Красномъ Селѣ на Балтійской желѣзной дорогѣ 20.000 руб. Императорская пристань въ Севастополѣ около 200.000 руб. Императорскій павильонъ въ Москвѣ 188.208 руб.

7. Желѣзнодорожныя мастерскія.

Въ видахъ увеличенія перевозочной способности дорогъ, неизмѣнно связанной съ количествомъ и состояніемъ исправнаго подвижного состава, выполнено было много работъ по расширенію помѣщеній для желѣзнодорожныхъ мастерскихъ. Главнѣйшія изъ означенныхъ работъ слѣдующія:

На Екатерининской жел. дорогѣ. На расширеніе мастерскихъ дорогъ въ Екатеринославѣ и Нижнеднѣпровскѣ общею площадью 6.840 кв. с. израсходовано 3.142.559 руб. *Забайкальской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе мастерскихъ въ Читѣ на 1.096 кв. с. 340.425 руб. *Либаво-Роменской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе мастерскихъ въ Либавѣ и Гомелѣ на 1.500 кв. саж. 475.279 руб. *Московско-Брестской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе Московскихъ мастерскихъ на 1156 кв. с. 344.000 руб. *Николаевской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе главныхъ мастерскихъ съ возобновленіемъ сгорѣвшихъ 1901 г. паровозныхъ мастерскихъ на 8880 кв. с. стоимостью 2.958.296 руб. *Риго-Орловской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе Двинскихъ мастерскихъ 1526 кв. с. 979.960 р. *Самаро-Златоустовской* желѣзной дороги на 1740 кв. саж. 452.628 руб. *С.-Петербурго-Варшавской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе мастерскихъ 940 кв. саж. 460.150 руб. *Привислинскихъ* желѣзныхъ дорогахъ. Расширеніе мастерскихъ въ Варшавѣ на сумму 694.000 р. *Полѣсскихъ* желѣзныхъ дорогахъ. Расширеніе Пинскихъ мастерскихъ на 844 кв. с. 345.310 руб. *Сызрано-Вяземской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе Калужскихъ мастерскихъ на 1450 кв. с. 421.740 р. *Сибирской* желѣзной дорогѣ. Расширеніе мастерскихъ на ст. Обь-Красноярскъ и Иннокентьевская площадью 7240 кв. саж. 1.551 750 руб. *Юго-Западныхъ* желѣзныхъ дорогахъ. Постройка новой паровозосборной американскаго типа на 40 стойлъ въ Одесскихъ главныхъ мастерскихъ 430.000 руб. *Московско-Ярославско-Архангельской* желѣзной дорогѣ. Приступлено къ постройкѣ мастерскихъ въ Ярославлѣ стоимостью 325.000 руб. *Московско-Кіево-Воронежской* желѣзной дорогѣ.

Мастерскія на ст. Конотопъ площадь около 4000 кв. с. съ оборудованіемъ стоимостью 3.828.500 руб. *Московско-Казанской* желѣзной дорогѣ. Мастерскія на ст. Перово для ремонта вагоновъ площ. около 2000 кв. саж. *Харьково-Николаевской* желѣзной дорогѣ. Вагонныя мастерскія на ст. Крюковъ 3300 кв. с. 1.199.150 руб.

Въ связи съ переходомъ дорогъ въ казну и присоединеніемъ однѣхъ дорогъ къ другимъ для помѣщенія всѣхъ органовъ Управленій и Конторъ, многія изъ существующихъ зданій мѣстныхъ Управленій были перестроены и расширены, а именно: домъ Управленія Екатерининской желѣзной дороги въ Екатеринославѣ обошелся 390.000 руб. Расширеніе дома Управленія Московско-Курской желѣзной дороги въ Москвѣ обошлось 480.000 руб.

Для удовлетворенія надобностямъ движенія и товаро-станціонныхъ операцій построены: пакгаузъ въ Батумскомъ портѣ стоимостью 86.500 руб., два хлѣбныхъ амбара на ст. Ѳеодосія стоимостью 134.630 руб. Приступлено къ переустройству хлѣбныхъ амбаровъ на ст. Новый Портъ Николаевской желѣзной дороги съ устройствомъ силосныхъ элеваторовъ на сумму 225.000 руб.

Въ видахъ улучшенія быта желѣзнодорожныхъ служащихъ въ минувшее десятилѣтіе выстроены слѣдующія больницы: въ Тифлисѣ на 195 кроватей стоимостью въ 200.000 рублей, на ст. Инокентьевская Сибирской желѣзной дороги на 70 кроватей на сумму 240.000 руб., центральная больница въ Вильнѣ для дорогъ: С.-Петербурго-Варшавской, Полѣсскихъ, Либаво-Роменской на 115 кроватей.

Ввиду огромнаго значенія, которое имѣетъ регулярный отдыхъ на службу паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ въ поѣздахъ, особое вниманіе Министерства Путей Сообщенія въ истекшемъ десятилѣтіи обращено было на устройство дежурныхъ помѣщеній для бригадъ на всѣхъ дорогахъ, снабженныхъ всѣми удобствами для отдыха, приготовленія пищи и для чтенія. Такія постройки исполнены между прочимъ на *Екатерининской* ж. д. ст.

Юзово — 10 бригадъ, Попасная — 10, Мушкетово — 12, *Либаво-Роменской* ст. Вилейскъ — 8 бригадъ, Бахмачъ — 16, Кошедары — 10, *Московско-Ярославско-Архангельской* ст. Рыбинскъ, Кинешма, *Средне-Азіатской* ст. Джебелъ — 27 бриг. Кизилъ-Арватъ — 27, Асхабадъ — 15, Чирджуй — 12 и т. д..

Наконецъ, въ удовлетвореніе духовныхъ потребностей желѣзнодорожныхъ служащихъ на линіи, поставленныхъ въ этомъ отношеніи въ весьма тяжелыя условія какъ въ отношеніи религіозно-нравственнаго воспитанія дѣтей, такъ и образованія ихъ, въ минувшее десятилѣтіе выстроено было много школъ и церквей, особенно въ районѣ Сибирской желѣзной дороги и другихъ, находящихся въ этомъ отношеніи въ неблагопріятныхъ условіяхъ. Организованы были въ нѣкоторыхъ мѣстахъ общежитія учениковъ и предоставлены имъ удобства проѣзда, дешевая, а иногда и даровая пища.

На нѣкоторыхъ станціяхъ были устроены библіотеки, читальни, клубы и театральныя представленія для служащихъ, а при большихъ мастерскихъ въ Кіевѣ, Конотопѣ, Уфѣ — служащими организованы оркестры.

8. Водоснабженіе.

Недостатокъ притока воды или дурныя качества вызвали въ минувшее десятилѣтіе многія капитальныя работы по постройкѣ желѣзнодорожныхъ водопроводовъ. Главнѣйшія изъ нихъ слѣдующія:

По Уссурійской желѣзной дорогѣ.

Въ 1902 году разрѣшено устройство на ст. Никольскъ водоснабженія изъ рѣки. Стоимость работъ 127.000 руб.

По Сибирской желѣзной дорогѣ.

Въ 1902 году разрѣшено устроить на ст. Татарская водоснабженіе изъ рѣки Оми. Стоимость работъ около 400.000 руб. Напорная линія длиною около 31 версты уложена трубами діаметромъ 8" въ предположеніи подачи на станцію около 100 куб. саж. воды въ сутки.

По С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ.

Въ 1898 году разрѣшено улучшить водоснабженіе ст.

Петербургъ и построить на сей станціи особую противопожарную башню высотою около 21 саж. до средняго уровня воды въ пожарномъ бакѣ. Стоимость работъ 131.115 руб.

По Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дорогѣ.

Въ 1900 году разрѣшено устроить на ст. Ѳеодосія водоснабженіе изъ источниковъ, пріобрѣтенныхъ отъ Ревеліоти. Стоимость работъ 190.000 руб.

По Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ.

Въ 1901 году разрѣшено устроить на ст. Калуга водоснабженіе изъ рѣки Яченки съ устройствомъ противопожарной башни высотою 18 саж. до дна верхняго бака. Въ 1903 году выяснилась цѣлесообразность оборудованія водокачки электромоторными насосами. Нынѣ въ 1904 г. на устройство сего водоснабженія, съ примѣненіемъ для подачи воды электрической энергіи, потребуется затратить 201.160 руб.

По Екатерининской желѣзной дорогѣ.

Въ 1900 году былъ одобренъ принципъ устройства на дорогѣ коренныхъ водоснабженій и, въ виду сего, было разрѣшено устроить таковыя водоснабженія, между прочимъ, на нижеслѣдующихъ станціяхъ: *Долгинцево* изъ рѣки Ингула. Стоимость работъ 155.000 руб. *Чаплино* изъ рѣки Волчья. Стоимость работъ 150.000 руб. *Синельниково* изъ рѣки Днѣпра съ примѣненіемъ для подачи воды на станцію электрической энергіи, съ устройствомъ, въ виду общей длины напорныхъ трубъ около 28 верстъ, перекачки воды на промежуточной между рѣкою и станціею ст. Илларіоново. Общая стоимость работъ 445.000 р. *Юзово* изъ буровыхъ скважинъ. Стоимость работъ 159.000 р. *Попасная* изъ рѣки Лугани. Проектная стоимость работъ 158.000 руб. *Таганрогъ* изъ р. Міуса. Проектная стоимость 166.000 руб. *Екатеринославъ* съ установкою особаго пожарнаго насоса, приводимаго въ движеніе электрическою энергіею. Стоимость работъ 122.000 руб.

По Николаевской желѣзной дорогѣ.

Заготовленъ проектъ устройства на ст. Москва противопожарнаго водопровода стоимостью по смѣтѣ около 300.000 руб.

По Владикавказской желѣзной дорогѣ.

Въ 1904 году разрѣшено устройство водоснабженія изъ источника Юцы на станціяхъ Пятигорскъ, Бештау и Минеральныя Воды. Водопроводъ самотечный. Длина магистрали водопровода около 31 версты. Суточный расходъ воды 250 куб. саж. Стоимость работъ по представленной смѣтѣ—285.000 руб. На ст. Кавказской разрѣшено устройство водоснабженія для суточнаго расхода 170 куб. саж. съ устройствомъ напорной линіи изъ трубъ діам. 9″ длиною около 2 верстъ, предвидится постройка двухъ водоемныхъ зданій системы Интце съ баками по 25 куб. саж. и трехъ отстойныхъ бассейновъ на берегу р. Кубани.

Особаго интереса заслуживаетъ примѣненіе новаго принципа очистки жесткихъ водъ посредствомъ опрѣснителей системы Ягна, устроенныхъ впервые на ст. Гришино, Екатерининской жел. дор., производительностью по 16 куб. саж. въ сутки.

Способъ этотъ обѣщаетъ широкое распространеніе, такъ какъ сбереженія на топливѣ и ремонтѣ паровозовъ и увеличеніе производительности пробѣга ихъ съ избыткомъ окупаютъ дороговизну устройства опрѣснителей.

9. Электрическія устройства.

Развитіе телеграфныхъ, телефонныхъ, сигнализаціонныхъ и другихъ устройствъ слабыхъ и сильныхъ токовъ за истекшее десятилѣтіе прогрессировало съ замѣтной быстротой, при чемъ длина телеграфныхъ линій желѣзнодорожнаго телеграфа за этотъ періодъ времени возросла на 70%, а длина телеграфныхъ проводовъ на 100%.

По статистическимъ даннымъ на 1 января 1902 г. протяженіе телеграфныхъ линій 51.704 вер., протяженіе телеграфныхъ проводовъ 163.559 вер., число дѣйствующихъ телеграфныхъ аппаратовъ 7.801 и число элементовъ первичныхъ и вторичныхъ 116.934.

Телефонныя желѣзнодорожныя устройства почти всѣ безъ исключенія возникли позднѣе 1894 года, поэтому

цифры, характеризующія развитіе таковыхъ устройствъ къ 1 января 1902 года показываютъ вмѣстѣ съ тѣмъ и ростъ ихъ за послѣднее время; къ указанному сроку на линіяхъ находилось: спеціально телефонныхъ линій 2.368 вер., спеціально телефонныхъ проводовъ 8.232 вер., проводовъ, служащихъ для одновременнаго телеграфированія и телефонированія 18.836 вер., число телефонныхъ аппаратовъ 8.611.

Состояніе линейныхъ блокировочныхъ устройствъ къ 1 января 1902 года представляется въ слѣдующемъ видѣ: протяженіе линій, имѣющихъ блокировочную сигнализацію двухпутную—4.694 вер., однопутную—29 вер., число блокъ-постовъ 883, число блокъ-аппаратовъ 1.410.

Хотя нѣкоторыя дороги имѣли блокировочную сигнализацію ранѣе 1895 года, но за истекшее десятилѣтіе таковая была цѣликомъ переустроена по новой системѣ съ примѣненіемъ послѣднихъ усовершенствованій, сдѣланныхъ за это время техникой.

Электро-жезловая сигнализація для однопутныхъ желѣзныхъ дорогъ получила первое примѣненіе въ 1895 г. и состояніе таковой къ 1 января 1902 года характеризуютъ слѣдующія цифры: протяженіе линій снабженныхъ электро-жезловой сигнализаціей—6.633 вер., число станцій съ электро-жезловыми приборами 626, число электро-жезловыхъ аппаратовъ 1.210.

Наконецъ, слѣдуетъ упомянуть о послѣднемъ значительномъ примѣненіи устройствъ слабыхъ токовъ электро-колокольной сигнализаціи; размѣръ таковыхъ устройствъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: протяженіе линій, оборудованныхъ электро-колокольной сигнализаціей 3.888 вер., число электро-колоколовъ 3.649.

Устройства сильныхъ токовъ, какъ то: электрическое освѣщеніе путей и зданій, электрическая передача силы въ мастерскихъ и для водоснабженія станцій, получили развитіе главнымъ образомъ послѣ 1895 года. Къ этому времени на линіяхъ находилось въ эксплоатаціи всего 42 установки, общей мощностью около 2.500 кило-уаттъ, къ 1 іюля 1901 года число и мощность ихъ возрасли

до 175 установокъ, а мощность до 11.333 кило-уаттъ. Въ то же время, кромѣ того, въ постройкѣ находилось 19 установокъ, общей мощностью 2.514 кило-уаттъ, что вмѣстѣ съ предыдущими составитъ: 184 установки общей мощностью 13.848 кило-уаттъ или около 20.000 лошадиныхъ силъ. Число и мощность установокъ къ настоящему времени еще болѣе возросли.

Въ частности слѣдуетъ указать, что на 1 іюля 1901 г. въ эксплоатаціи находилось: 55.229 лампъ накаливанія, потребляющихъ 2.968 к. в., 4.462 дуговыхъ фонаря, потребляющихъ 2.565 к. в., 868 электродвигателей, потребляющихъ 5.738 к. в.

Въ соотвѣтствіи съ развитіемъ электротехники на желѣзныхъ дорогахъ, разработанъ и изданъ былъ рядъ распоряженій, относящихся до устройства, содержанія и надзора телеграфовъ, телефоновъ и электрическихъ установокъ.

Наконецъ, слѣдуетъ указать, что для нуждъ военнаго времени въ 1903 и 1904 гг. были исполнены слѣдующія работы:

1) Были подвѣшены 2 новые телеграфные провода вдоль Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ.

2) На тѣхъ же дорогахъ была введена электро-жезловая сигнализація для движенія поѣздовъ.

3) Устроенъ спеціальный транзитный проводъ Петербургъ — Иркутскъ, съ оборудованіемъ его быстродѣйствующими аппаратами Витстона на Сибирской желѣзной дорогѣ и аппаратами Юза на прочихъ дорогахъ.

4) Устроенъ безпроволочный телеграфъ между станціями Байкалъ и Танхой для нуждъ Байкальской переправы.

10. Керосинопроводъ.

Идея объ устройствѣ трубопровода для перекачки изъ Баку нефтяныхъ продуктовъ къ Черному морю возникла давно въ видѣ предположенія перекачивать по трубѣ сырую нефть на берегъ Чернаго моря въ Батумъ или Поти и тамъ устроить передѣлочные для перегонки заводы или же вывозить нефть сырьемъ.

Вопросъ о нефтепроводѣ обсуждался на первомъ съѣздѣ нефтепромышленниковъ въ Баку въ 1884 г. по предложенію Министра Государственныхъ Имуществъ, усматривавшаго въ немъ одну изъ мѣръ поднятія нефтяного дѣла въ Россіи.

Сильный толчекъ идеѣ постройки керосинопровода дало сплошное разрушеніе пути Закавказской дороги на горномъ участкѣ Михайлово-Квирилы, когда всякое сообщеніе по дорогѣ было прервано на два мѣсяца, нанося этимъ громадный ущербъ нефтяной промышленности. Явилось необходимымъ опасаться возможности скораго повторенія сильнаго наводненія, могущаго вновь разрушить дорогу и надо было обезпечить промышленность края отъ повторенія столь продолжительнаго перерыва перевозокъ нефтяныхъ грузовъ.

Прокладка трубопровода для перекачки керосина на участкѣ дороги Михайлово-Квирилы, наиболѣе опасномъ относительно возможности разрушенія, должна была обезпечить перевозку, такъ какъ возстановленіе дѣйствія разорваннаго наводненіемъ трубопровода требуетъ очень мало времени.

Въ виду этого первоначально было рѣшено построить керосинопроводъ на участкѣ Михайлово-Батумъ. Постройку эту, согласно съ Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 23-го мая 1896 года, было признано необходимымъ произвести распоряженіемъ казны.

Впослѣдствіи, въ виду явившейся необходимости увеличить пропускную способность ст. Тифлисъ, а также всего участка дороги, лежащаго къ западу отъ нея, была разрѣшена 16-го іюня 1900 года постройка керосинопровода на участкѣ Михайлово-Агъ-Тагля.

Наконецъ, въ виду того, что русскій керосинъ съ каждымъ днемъ находитъ все большій сбытъ на заграничныхъ нефтяныхъ рынкахъ, а также вслѣдствіе быстраго развитія бакинскаго нефтяного дѣла, Высочайше утвержденнымъ 12-го іюня 1901 года положеніемъ Особаго Высочайше учрежденнаго Совѣщанія по вопросу

объ окончанiи постройки керосинопровода между Батумомъ и Баку было постановлено продолжить керосинопроводъ отъ ст. Агъ-Тагля до Баку.

Длина участковъ и стоимость ихъ:

1) Батумъ-Михайлово . . .	215 в.	5.195.000 р.
2) Михайлово-Агъ-Тагля . .	133 „	3.555.125 „
3) Агъ-Тагля-Баку	494 „	11.701.000 „
Всего . .	842 в.	20.451.125 р.

Дѣйствiе участка Михайлово-Батумъ открыто и начата перекачка керосина 2-го iюля 1900 года, участокъ Михайлово-Агъ-Тягля нынѣ законченъ и приступлено къ пробнымъ перекачкамъ, открытiе же послѣдняго участка ожидается въ серединѣ 1905 года.

Перекачка керосина по керосинопроводу проектирована въ количествѣ 60.000.000 пудовъ въ годъ и можетъ быть увеличена до 72.000.000 пудовъ.

Всего на всемъ протяженiи керосинопровода расположено 16 перекачивающихъ станцiй. Станцiи выбраны съ такимъ разсчетомъ, чтобы давленiе въ трубахъ у станцiй не превосходило 53 атмосферъ. Разстоянiе между станцiями въ зависимости отъ профиля желѣзнодорожнаго полотна колеблется въ предѣлахъ отъ 30 до 117 в.

Главный трубопроводъ состоитъ изъ желѣзныхъ сварныхъ трубъ внутренняго дiаметра 8 дюйм. и толщиною стѣнокъ 8 мм. и лишь на незначительныхъ протяженiяхъ трубопровода при давленiяхъ свыше 45 атм. трубы устанавливались съ толщиною стѣнокъ въ 9 мм. Трубы соединяются между собою помощью муфтъ съ рѣзьбою. Пробное давленiе для трубъ—110 атм. Всѣ трубы и принадлежности къ нимъ исполнены на русскихъ заводахъ.

Трубопроводъ уложенъ въ полотнѣ желѣзной дороги въ разстоянiи отъ оси пути 1 саж.

На случай порчи трубопровода установлены на всемъ его протяженiи задвижки и обратные клапаны, поставленные на разстоянiи 2—4 верстъ.

На 3-хъ станціяхъ участка Михайлово-Батумъ установлены насосы системы Вортингтонъ, по два насоса на каждой. Мощность каждаго насоса въ 150 лошадиныхъ силъ. Насосы системы „Компаундъ“ двойного расширенія съ холодильниками и компенсаторами. Насосы были изготовлены американской фирмой Вортингтонъ въ Бруклинѣ, давно занимающейся изготовленіемъ большихъ насосовъ для керосина и нефти.

На 9-ти станціяхъ участка Баку-Михайлово устанавливаются маховичные паровые насосы, по три на каждой, и на остальныхъ четырехъ станціяхъ того же участка, на коихъ снабженіе котловъ водою затруднительно, устанавливаются быстроходные насосы Ридлера, соединенные непосредственно съ нефтяными двигателями Дизеля, по четыре двигателя въ 150 силъ на каждой станціи. Какъ паровые насосы, такъ и нефтяные двигатели изготовлены въ Россіи на русскихъ заводахъ.

11. Подвижной составъ на 1895 г.; увеличеніе по годамъ; подвижной составъ на 1905 г.

Къ концу 1894 г. на сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи было паровозовъ: пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ — 1.403 и товарныхъ — 6.245; пассажирскихъ вагоновъ—7.876 и товарныхъ вагоновъ и платформъ—167.905, при средней подъемной способности вагона въ 670 пудовъ.

Къ концу 1904 г. на сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи находилось паровозовъ: пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ—2.491 и товарныхъ—13.555; пассажирскихъ вагоновъ—13.617 и товарныхъ вагоновъ и платформъ—334.849, при средней подъемной способности вагона въ 744 пуда.

Явствующее изъ приведенныхъ цифръ увеличеніе подвижного состава, по годамъ какъ по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, такъ и по сѣти желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ непосредственномъ вѣденіи Министерства Путей Сообщенія въ Европейской Россіи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Состояло на всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи *подвижного состава:*

	Паровозовъ.		Вагоновъ.						
			Пассажирскихъ, классныхъ.					Товарныхъ и платформъ.	
	Пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ.	Товарныхъ и станціонныхъ.	I кл. и микстъ I + II.	II кл. и микстъ II + III.	III класса.	IV класса.	Итого.	Число.	Средняя подъемная способность въ пудахъ на вагонъ.
Къ концу 1894 г.	1.403	6.245	1.328	1.569	4.753	226	7.876	167.905	670
„ „ 1895 „	1.561	6.562	1.356	1.671	4.999	280	8.306	180.031	684
„ „ 1896 „	1.667	6.920	1.485	1.784	5.302	509	9.080	191.999	695
„ „ 1897 „	1.773	7.278	1.562	1.889	5.461	567	9.479	211.283	710
„ „ 1898 „	1.865	7.688	1.663	2.061	5.748	776	10.248	230.530	716
„ „ 1899 „	2.039	8.300	1.784	2.191	6.043	884	10.902	247.345	722
Сред. 1895—99 г.г.	1.781	7.349	1.570	1.919	5.511	603	9.603	212.238	705
Къ концу 1900 г.	2.190	8.971	1.936	2.389	6.426	1.041	11.792	273.761	729
„ „ 1901 „	2.227	9.929	2.056	2.548	6.833	1.125	12.552	294.540	736
„ „ 1902 „	2.427	10.468	2.214	2.600	7.074	1.309	13.197	306.513	738
„ „ 1903 „	2.474	11.080	2.221	2.692	7.267	1.446	13.626	322.867	741
„ „ 1904 „ *)	2.491	13.555	2.283	2.787	7.340	1.207	13.617	334.849	744
Сред. 1900—04 г.г.	2.362	10.801	2.143	2.603	6.988	1.226	12.960	306.506	738

*) Свѣдѣнія Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Въ этомъ числѣ на сѣти желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, въ Европейской Россіи состояло подвижного состава:

	Паровозовъ.		Вагоновъ.						
			Пассажирскихъ, классныхъ.					Товарныхъ и платформъ.	
	Пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ.	Товарныхъ и станціонныхъ.	I кл. и микстъ I + II.	II кл. и микстъ II + III.	III класса.	IV класса.	Итого.	Число.	Средняя подъемная способность въ пудахъ на вагонъ.
Къ концу 1894 г. .	832	3.423	660	885	2.610	162	4.317	91.732	667
„ „ 1895 „ .	986	4.211	817	1.153	3.217	204	5.391	111.815	680
„ „ 1896 „ .	1.077	4.589	941	1.246	3.539	214	5.940	121.295	688
„ „ 1897 „ .	1.167	4.966	1.043	1.365	3.702	258	6.368	135.418	708
„ „ 1898 „	1.232	5.198	1.114	1.500	3.881	358	6.853	147.087	716
„ „ 1899 „	1.362	5.601	1.188	1.583	4.036	460	7.267	159.458	722
Ср. 1895—99 г.г. .	1.165	4.913	1.021	1.369	3.675	299	6.364	135.015	703
Къ концу 1900 г.	1.562	6.271	1.365	1.798	4.605	616	8.384	184.023	729
„ „ 1901 „ .	1.666	6.926	1.446	1.896	4.880	700	8.922	199.572	737
„ „ 1902 „ .	1.814	7.358	1.581	1.958	5.099	884	9.522	211.460	742
„ „ 1903 „ .	1.851	7.543	1.567	2.026	5.233	1.022	9.848	223.986	752
„ „ 1904 „ *)	2.082	7.966	1.578	2.071	5.284	767	9.700	248.326	755
Ср. 1900—04 г.г. .	1.795	7.213	1.507	1.950	5.020	798	9.275	213.473	743

*) Свѣдѣнія Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что подвижной составъ сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи за истекшее десятилѣтіе (1904 г. противъ 1894 года) увеличился почти въ два раза, а именно: количество паровозовъ: пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ увеличилось на 77%, товарныхъ—на 82%; количество вагоновъ: пассажирскихъ — на 82% товарныхъ — 100%, причемъ средняя способность послѣднихъ увеличилась на 11%.

А. Паровозы.

Введеніе съ 1 декабря 1892 г. пониженнаго тарифа на перевозку пассажировъ вызвало значительное увеличеніе пассажирскаго движенія и для удовлетворенія его пришлось установить болѣе тяжелые поѣзда и при томъ скорость этихъ поѣздовъ пришлось увеличить, удовлетворяя потребности въ болѣе быстрыхъ сообщеніяхъ на дальнія разстоянія.

Такіе тяжелые и быстрые поѣзда не могли перевозиться тѣми 6-ти колесными паровозами, которыми почти исключительно обслуживалось пассажирское движеніе и потому въ теченіе истекшаго 10-тилѣтія были разработаны проекты и построенъ цѣлый рядъ 10-ти и 8-ми колесныхъ паровозовъ типа $^3/_5$ Владикавказской и Р.-Уральской и $^3/_4$ Московско-Ярославско-Архангельской жел. дор., а также 10-ти колесные пассажирскіе паровозы системы Маллета, появившіеся на сѣти впервые въ теченіе истекшаго десятилѣтія и построенные для горныхъ участковъ Сибирской дороги; они даютъ возможность перевозить поѣзда вѣсомъ до 480 тоннъ въ подъемъ до 10% со скоростью 25 верстъ въ часъ.

Для обслуживанія пассажирскаго пригороднаго движенія, при которомъ требуется перевозить поѣзда часто большого состава, но на короткія разстоянія, слѣдовательно, при возможности часто пополнять запасы воды, нѣкоторыя дороги (Владикавказская, Царскосельская) ввели у себя пассажирскіе танковые паровозы.

Во избѣжаніе частыхъ остановокъ поѣздовъ дальняго слѣдованія для набора воды паровозами, вмѣсто 6-ти ко-

лесныхъ тендеровъ, емкостью въ 14 куб. метровъ, стали строиться большіе 8-ми колесные тендера, содержащіе до 25 куб. метровъ воды, вслѣдствіе чего разстояніе между пунктами набора воды могло быть увеличено на 80% противъ бывшаго при малыхъ тендерахъ.

Развитіе товарнаго движенія и необходимость возможно полнѣе использовать для сего пропускную способность дорогъ, вызвало потребность въ широкомъ обезпеченіи сѣти сильными товарными паровозами, преимущественно 8-ми колесными нормальнаго казеннаго типа.—Типъ этотъ въ первомъ своемъ варіантѣ хотя и появился въ 1893 году, но существенные его недостатки потребовали значительныхъ передѣлокъ, кои продолжались въ теченіе всего истекшаго 10-ти лѣтія и закончены только въ настоящее время установленіемъ варіанта 1901 года, входящаго въ силу съ 1 января 1905 года. Варіантъ 1901 года отличается отъ варіанта 1893 года главнымъ образомъ устройствомъ деталей, увеличеніемъ діаметра колесъ (съ 1150 до 1200 мм.), давленія въ котлѣ (съ 11 до 11½ атмосферъ) и системой парораспредѣленія (система Гейзингеръ-фонъ-Вальдекъ вмѣсто примѣнявшихся раньше системъ Джоя).

Кромѣ нормальнаго казеннаго типа въ послѣднее 10-ти лѣтіе появились на дорогахъ для тяги товарныхъ поѣздовъ типы 10-ти колесныхъ паровозовъ болѣе сильныхъ или болѣе быстроходныхъ чѣмъ нормальные, а именно типы Владикавказской и М.-В.-Рыбинской и Маллета.

12-ти колесные паровозы системы Маллета примѣнены въ теченіе послѣднихъ лѣтъ для тяги товарныхъ поѣздовъ на горныхъ участкахъ Сибирской желѣзной дороги.

Послѣднее время при усиленной работѣ дорогъ, съ цѣлью использовать возможно полнѣе пропускную ихъ способность, транзитные товарные поѣзда проходятъ многія промежуточныя станціи безъ остановокъ, почему является особенно важнымъ сократить число такихъ остановокъ для техническихъ нуждъ, среди коихъ на-

боръ воды занимаетъ одно изъ главныхъ мѣстъ; во избѣжаніе этого простоя, безполезнаго для коммерческихъ надобностей, стали примѣняться 8-ми колесные тендера большой емкости, по типу такихъ же тендеровъ для пассажирскихъ паровозовъ, о чемъ сказано выше. Независимо отъ сего такіе же большіе тендера, емкостью въ 25 куб. метровъ примѣняются на линіяхъ, бѣдныхъ водою, гдѣ станціи водоснабженія значительно удалены одна отъ другой.

Съ тою же цѣлью, а также въ виду важнаго экономическаго значенія расходовъ по отопленію паровозовъ, за истекшее 10-ти лѣтіе дровяное отопленіе замѣнялось минеральнымъ. Упомянутые расходы, по отношенію къ общимъ расходамъ на отопленіе паровозовъ, составляли:

въ 1894 г. на дров. отопл.	30 %
» минер. »	70 %
въ 1904 г. на дров. отопл.	10 %
» минер.	90 %

изъ которыхъ 50 % относятся къ отопленію нефтью, 40 % къ отопленію каменнымъ углемъ.

Для маневровой и сортировочной службы большихъ товарныхъ станцій, какъ, напримѣръ, Николаевской желѣзной дороги, были спроектированы и построены заводами сильные танковые станціонные паровозы.

Свѣдѣнія о численности паровозовъ помѣщены въ статистическихъ данныхъ.

Б. Вагоны.

Пассажирскіе вагоны въ прежнее время заказывались для казенной сѣти по самымъ разнообразнымъ чертежамъ, что крайне затрудняло и удорожало постройку этихъ вагоновъ на заводахъ, потому что небольшое измѣненіе въ расположеніи внутренняго устройства вагона вызываетъ часто необходимость коренной переработки всего проекта. Во избѣжаніе этого явленія въ теченіе истекшаго 10-ти лѣтія были изданы альбомы ти-

повыхъ пассажирскихъ вагоновъ всѣхъ четырехъ классовъ и при томъ о 4-хъ, 3-хъ и 2-хъ осяхъ, а также багажныхъ служебныхъ и почтовыхъ; затѣмъ на поставку этихъ вагоновъ были установлены техническія условія, по коимъ и производилась постройка ихъ на заводахъ.— Слѣдуетъ прибавить, что такіе же выработанные Министерствомъ Путей Сообщенія чертежи и нормальныя техническія условія были примѣняемы къ постройкѣ вагоновъ не только для широкой колеи, но также для узкоколейныхъ дорогъ (вѣтви Чіатурская, Кротовка-Сергіевская).

Въ истекшее 10-ти лѣтіе былъ принятъ рядъ мѣръ для увеличенія безопасности пассажировъ, насколько она зависитъ отъ устройства вагоновъ; среди этихъ мѣръ особаго вниманія заслуживаютъ противупожарныя, по устройству электрическаго освѣщенія вагоновъ и по предупрежденію паденія пассажировъ при посадкѣ въ поѣздъ и при переходѣ изъ одного вагона въ другой во время движенія поѣзда.

Въ теченіе того же періода пассажирскіе вагоны стали строиться на желѣзныхъ рамахъ взамѣнъ деревянныхъ, что по взглядамъ строителей уменьшаетъ степень разрушенія вагоновъ при крушеніяхъ и слѣдовательно уменьшаетъ число человѣческихъ жертвъ при такихъ случаяхъ.

Истекшіе годы ознаменовались также попытками улучшить освѣщеніе пассажирскихъ вагоновъ примѣненіемъ въ болѣе широкихъ размѣрахъ нефтяного газа и электричества, а въ самое послѣднее время—ацетилена. Кромѣ того, въ теченіе этого времени большинство пассажирскихъ вагоновъ строилось съ подъемными спинками, дающими возможность пассажирамъ лежать въ ночное время и потому меньше утомляться при продолжительныхъ поѣздкахъ.

Независимо отъ этихъ заботъ о людяхъ, слѣдующихъ въ пассажирскихъ вагонахъ, было обращено вниманіе на предоставленіе возможныхъ удобствъ и безопасности переселенцамъ и новобранцамъ, перевозимымъ въ товарныхъ вагонахъ, приспособляемыхъ для этой цѣли.

Заботы о нуждахъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ вызвали постройку спеціальныхъ вагоновъ: вагонъ-церковь, вагонъ-библіотека, вагонъ-лавка, вагонъ-баня.

Среди товарныхъ вагоновъ особое вниманіе было обращено на разработку типовъ для спеціальнаго назначенія, а именно вагоновъ-ледниковъ для перевозки масла и молока и для перевозки фруктовъ, цистернъ системы Кубасова, вагоновъ большой подъемной силой въ 1500 и 1800 пудовъ на рамахъ какъ обыкновенныхъ изъ балочнаго желѣза, такъ и трубчатыхъ, состоящихъ изъ связанныхъ между собою желѣзныхъ трубокъ (сист. Годфеллоу и Кушмана), наконецъ платформъ подъемной силой 2000 пудовъ изъ обыкновеннаго балочнаго желѣза, а также штампованныхъ по системѣ фоксъ-Арбеля; вагоны всѣхъ этихъ типовъ были осуществлены на практикѣ за исключеніемъ платформъ фоксъ-Арбеля, проектъ коихъ былъ разработанъ въ концѣ 1904 года.

Въ томъ же 1904 году былъ разработанъ проектъ и приступлено къ постройкѣ платформъ по системѣ Брейтшпрехера, могущихъ обращаться на русской и заграничной колеѣ при помощи обмѣна подъ ними колесныхъ скатовъ на пограничныхъ станціяхъ.

Въ томъ же 1904 году были разработаны проекты и построены спеціальные транспортеры для перевозки судовъ вѣсомъ въ 80 и въ 100 тоннъ.

Въ послѣдніе годы были также построены снѣгоочистители системы Лесли, которые на нѣкоторыхъ участкахъ съ успѣхомъ предупреждали остановку поѣздовъ изъ-за снѣжныхъ заносовъ.

Вслѣдствіе установленія приплатъ за находящіеся въ обращеніи по всей сѣти вагоны подъемной силы 610 пуд. большинство такихъ вагоновъ приспособлены къ подъемной силѣ 750 пудовъ, а также начата постройка тов. вагоновъ съ подъемной силой въ 1800 и даже 2400 пудовъ груза.

Изъ деталей вагоновъ особое вниманіе было обращено на дисковыя колеса изъ коихъ вальцованныя, стальныя отличаются большою прочностью, не подымаютъ

пыли и представляютъ меньшее сопротивленіе движенію чѣмъ спицевыя, а чугунныя литыя системы Гриффина безъ шинъ, съ закаленной поверхностью обода имѣютъ цѣлью по своей дешевизнѣ нести службу подъ товарными вагонами.

Наконецъ, для предупрежденія несчастныхъ случаевъ вслѣдствіе поломки наиболѣе отвѣтственныхъ частей подвижного состава были изданы правила о предѣльныхъ размѣрахъ для изнашивающихся частей сцѣпного и тягового прибора, а также вагонныхъ и тендерныхъ осей и установлены періодическіе осмотры этихъ частей.

В. Освѣщеніе поѣздовъ.

Большіе успѣхи сдѣлало въ текущее десятилѣтіе освѣщеніе поѣздовъ, для коего употреблялись ранѣе стеариновыя свѣчи, и въ рѣдкихъ случаяхъ, газъ, вытѣсняемые мало-по-малу электричествомъ и ацетиленомъ.

Электрическое освѣщеніе встрѣчается трехъ системъ:

1) Отъ центральной станціи-вагона, помѣщаемой въ серединѣ поѣзда, съ керосиновымъ двигателемъ или паровой турбиной.

2) Самостоятельное освѣщеніе каждаго вагона отъ динамо-машины, приводимой въ движеніе отъ оси вагона. (Системы Силона, Викарило и Бэма).

3) Отъ аккумуляторной батареи, помѣщаемой въ каждомъ вагонѣ.

Первый способъ примѣняется для освѣщенія Императорскихъ поѣздовъ и скорыхъ Сибирскихъ.

Всего оборудовано для электрическаго освѣщенія 244 вагона.

Распространенію ацетиленоваго освѣщенія препятствовала дороговизна карбида, выписываемаго изъ-за границы по цѣнѣ около 5 р. за пудъ. По сему до сего времени приспособлено для освѣщенія по системѣ Маргуліуса 28 ваг. и 3 паровоза и по системѣ Acétylène Dissous—16 ваг. и 23 паровоза.

Въ настоящее время Министерство Путей Сообщенія заключаетъ договоръ съ инж. Гардингомъ, который

строитъ на югѣ Россіи спеціальный заводъ карбида кальція и обязуется доставить этотъ продуктъ по цѣнѣ 2 р. 25 к. за пудъ, благодаря чему надо ожидать быстраго развитія этого рода освѣщенія.

Для освѣщенія паровозовъ примѣнена была также система электрическаго освѣщенія Эдварса.

Г. Непрерывные автоматическіе тормаза.

Автоматическіе тормаза, появившіеся на пассажирскихъ поѣздахъ въ предыдущіе годы, въ теченіе истекшаго 10-тилѣтія получили настолько широкое распространеніе, что въ настоящее время ими оборудовано 95 % всѣхъ пассажирскихъ паровозовъ (а именно: 96 % на казенной сѣти и 88 % на частной) и 86 % вагоновъ пассажирскаго парка (88 % на казенной сѣти и 80 % на частной).

Въ началѣ истекшаго 10-тилѣтія имѣли мѣсто крушенія товарныхъ поѣздовъ, перевозившихъ людей—(преимущественно войска), изъ коихъ многіе пострадали болѣе или менѣе тяжко; частью для устраненія такихъ несчастныхъ случаевъ и частью для смягченія ихъ послѣдствій, было рѣшено снабдить непрерывными тормазами товарный подвижной составъ всей сѣти.

Въ настоящее время непрерывными тормазами снабжено:

а) товарныхъ паровозовъ:
на казенной сѣти 3315 штукъ или 35 % наличія.
" частной " 510 " " 21 % "
что составляетъ для всей сѣти 33 % отъ "

и б) товарныхъ вагоновъ:
на казенной сѣти 12100 штукъ или 5 % наличія.
" частной " 1100 " " 2 % "
что составляетъ для всей сѣти 4,3 % наличнаго числа вагоновъ.

Въ виду необходимости постепеннаго пріученія машинистовъ къ управленію непрерывными тормазами въ поѣздахъ, составленныхъ изъ товарнаго подвижного со-

става, за послѣднее время вводились въ обращеніе нѣкоторые поѣзда спеціальнаго назначенія, напримѣръ съ 1903 года маслянные, изъ особыхъ вагоновъ-ледниковъ, между Сибирью и портами Балтійскаго моря; съ 1904 г.— для перевозки боевыхъ припасовъ на Дальній Востокъ, изъ крытыхъ товарныхъ вагоновъ нормальнаго типа.

Въ 1905 году заканчивается оборудованіе непрерывными тормазами товарнаго подвижного состава Закавказскихъ дорогъ, такъ что съ этого времени всѣ товарные поѣзда этихъ дорогъ будутъ ходить на автоматическихъ тормазахъ.

До настоящаго времени, на введеніе непрерывныхъ тормазовъ на товарный подвижной составъ казенныхъ дорогъ, израсходовано до 11 милліоновъ рублей, причемъ около половины этой суммы приходится на части, заготовленныя для дальнѣйшаго оборудованія паровозовъ и вагоновъ тормазами.

Потребность въ заготовкѣ значительнаго количества частей автоматическихъ тормазовъ вызвала къ жизни въ Россіи два спеціальныхъ въ этой отрасли производства завода, именно: Вестингауза въ Петербургѣ и Нью-Іоркъ подъ Москвою (Люберецкій).

Въ видахъ контроля надъ скоростью движенія поѣздовъ, въ истекшее десятилѣтіе получили большое распространеніе приборы для указанія скорости, изъ нихъ главнымъ образомъ аппараты: Гаусгельтера, Бриггемана, Бейера, Пейе-Фаберже, Ливчака, Венедиктова и Стрендли. Въ настоящее время аппаратами этими оборудованы уже около 70% всѣхъ пассажирскихъ паровозовъ и около $2\frac{1}{2}$%—товарныхъ.

Д. Техническое обезличеніе вагоновъ товарнаго вагоннаго парка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Однимъ изъ важнѣйшихъ мѣропріятій въ области вагоннаго хозяйства является предложенное Его Сіятельствомъ Министромъ Путей Сообщенія техническое обезличеніе товарныхъ вагоновъ жел. дорогъ, сущность котораго заключается въ нижеслѣдующемъ: всѣ товарные вагоны прямого сообщенія, за исключеніемъ внутрен-

няго обращенія, образуютъ общій вагонный паркъ жел. дорогъ и ремонтируются, а также подвергаются срочному періодическому осмотру, *) въ ближайшихъ мастерскихъ, по мѣсту нахожденія вагоновъ; вмѣстѣ съ симъ техническое обезличеніе распространяется также и на колесныя вагонныя пары; при этомъ общее руководство всѣмъ дѣломъ по распредѣленіи вагоновъ, подлежащихъ ремонту, между мастерскими дорогъ и смѣтныхъ ассигнованій на ремонтъ вагоновъ, возлагается на особый органъ при Управленіи желѣзныхъ дорогъ; къ обязанностямъ этого органа относятся также наблюденіе за доброкачественностью ремонта и выработка мѣръ для поднятія техническаго уровня вагоновъ.

Ожидаемыя отъ введенія техническаго обезличенія товарныхъ вагоновъ выгоды заключаются въ нижеслѣдующемъ:

а) упрощеніе и облегченіе перехода вагоновъ съ одной дороги на другую, слѣдствіемъ чего долженъ сократиться простой груженыхъ и порожнихъ вагоновъ на передаточныхъ пунктахъ, а слѣдовательно, и болѣе быстрый оборотъ вагоновъ, т. е. ихъ лучшая утилизація для коммерческихъ цѣлей.

б) лучшее использованіе производительности мастерскихъ жел. дорогъ, а слѣдовательно уменьшеніе затратъ на развитіе мастерскихъ.

в) сосредоточеніе въ одномъ учрежденіи всѣхъ дѣлъ, касающихся ремонта вагоновъ, поведетъ къ болѣе быстрому проведенію мѣръ, касающихся усовершенствованія способовъ ремонта вагоновъ и, независимо сего, къ улучшенію конструкціи существующихъ вагоновъ, а также и къ выработкѣ новыхъ типовъ, вызываемыхъ требованіями промышленности.

Кромѣ указанныхъ выше прямыхъ выгодъ, могущихъ имѣть значительное вліяніе на пониженіе расходовъ по эксплоатаціи жел. дорогъ, слѣдуетъ указать еще и на

*) Въ отмѣну нынѣ существующаго порядка, въ силу котораго каждый вагонъ съ истекающимъ срокомъ періодическаго (конвенціоннаго) осмотра возвращается на дорогу-собственницу, для производства этого осмотра.

выгоды менѣе существенныя того же характера, ожидаемыя отъ введенія обезличенія, а именно:

г) устраненіе безполезнаго пробѣга: порожнихъ вагоновъ, слѣдующихъ въ мастерскія дороги собственницы для періодическаго осмотра и вагоновъ, занятыхъ перевозкой частей разбитыхъ вагоновъ—съ дорогъ пользовательницъ на дороги собственницы для возобновленія.

д) устраненіе безполезнаго пробѣга вагоновъ, занятыхъ перевозкой неисправныхъ колесныхъ паръ съ дорогъ пользовательницъ на дороги собственницы для ремонта.

е) сокращеніе пробѣга вагоновъ, занятыхъ перевозкой съ дорогъ собственницъ въ мастерскія дорогъ пользовательницъ запасныхъ частей, необходимыхъ для ремонта вагоновъ

и ж) сокращенія простоя вагоновъ въ мастерскихъ дорогъ пользовательницъ, въ ожиданіи присылки запасныхъ частей съ дороги собственницы.

Когда по мысли XXI Совѣщательнаго Съѣзда Инженеровъ подвижного состава и тяги предположено было обезличить колесныя вагонныя пары, Министромъ Путей Сообщенія предложено было расширить эту реформу до возможныхъ предѣловъ и выработать основанія для обезличенія товарныхъ вагоновъ.

Хотя XXIII Совѣщательнымъ Съѣздомъ Инженеровъ подвижного состава и тяги и особой, назначенной для этой цѣли, Комиссіей вопросъ о введеніи техническаго обезличенія товарныхъ вагоновъ уже значительно подвинулся впередъ, но введеніе этой реформы задерживается тѣмъ обстоятельствомъ, что, въ силу Высочайшаго повелѣнія, всѣ расходы на образованіе новыхъ штатовъ, а слѣдовательно, и штатовъ вышеупомянутаго центральнаго органа, должны быть отложены до болѣе благопріятнаго времени.

Е. Сибирскій Экспрессъ.

Въ періодъ отчетнаго десятилѣтія особенное вниманіе г. Министра П. С. было обращено, между прочимъ, на

улучшенiе парка пассажирскихъ вагоновъ особенно для дальнихъ поѣздовъ, чтобы облегчить пассажирамъ трудность дальнихъ переѣздовъ.

Въ этомъ отношенiи особенно обращаетъ на себя вниманiе организацiя прямого сообщенiя Москва-Иркутскъ въ, такъ называемыхъ, Сибирскихъ Экспрессахъ, которые были оборудованы вагонами по типу лучшихъ Зап.-Европейскихъ Экспрессовъ, со всѣми возможными удобствами и даже комфортомъ.

Въ нижеслѣдующемъ помѣщается описанiе новаго сибирскаго поѣзда въ томъ видѣ, въ которомъ обращаются поѣзда эти въ настоящее время между Москвой и Иркутскомъ.

Поѣздъ состоитъ изъ 5 восьмиколесныхъ вагоновъ, изъ коихъ 1 спальный 1 класса, 2 спальныхъ 2 класса, 1 вагонъ-столовая-ресторанъ съ буфетомъ и 1 багажный.

Поѣздъ слѣдуетъ отъ Москвы до Иркутска непрерывно около 7-ми сутокъ. Въ виду столь продолжительнаго и безостановочнаго пребыванiя пассажировъ въ вагонахъ, при устройствѣ поѣзда было поставлено цѣлью достигнуть возможныхъ улучшенiй въ гигiеническомъ отношенiи и доставить пассажирамъ необходимыя удобства, но не допуская никакой роскоши.

Внутреннее и наружное освѣщенiе поѣзда электрическое. Въ отдѣленiяхъ имѣются кромѣ потолочныхъ фонарей, переносныя столовыя лампы.

Отопленiе водяное, регулируемое въ каждомъ отдѣленiи вагона особо по желанiю, съ притокомъ свѣжаго воздуха, нагрѣваемаго въ особыхъ калориферахъ и впускаемаго въ вагонъ подогрѣтымъ: впускъ воздуха регулируется по желанiю. Вытяжка воздуха производится потолочными вентиляторами, въ столовой же, буфетѣ, ванной и кухнѣ кромѣ того устроены электрическiе вытяжные вентиляторы.

Въ салонѣ 1 класса и въ столовой устроены особые приборы для охлажденiя воздуха лѣтомъ и для быстраго освѣженiя его зимой.

Вагоны соединены между собой крытыми переходами.

Сигнализація на паровозъ, кромѣ обыкновенной веревки, электрическая. Въ вагонахъ имѣются электрическіе и пневмо-электрическіе звонки для вызова кондукторской и буфетной прислуги.

Мебель вагоновъ обита, вмѣсто шелковой матеріи и сукна, натуральной и искусственной кожей. Матерія допущена только для такихъ предметовъ, которые послѣ каждой поѣзки можно легко снимать для чистки и дезинфекціи.

Полъ и стѣны уборныхъ и помѣщеній для ванны отдѣланы фарфоровыми плитками.

Въ вагонахъ имѣются приспособленія для тушенія пожара въ поѣздѣ отъ паровоза при посредствѣ воздухопроводныхъ тормазныхъ трубъ.

Въ поѣздѣ имѣется для пользованія пассажировъ за особую плату: буфетъ съ кухней, постельныя и умывальныя принадлежности и ванна съ душемъ сильнаго давленія.

Для безплатнаго пользованія пассажировъ въ поѣздѣ имѣется: библіотека съ книгами, журналами, справочными изданіями и географическими картами, письменныя принадлежности, піанино, шахматы, шашки, домино, гимнастическіе приборы, принадлежности для бритья и стрижки, аптека, приспособленія для проявленія фотографическихъ снимковъ и проч.

Ж. Желѣзнодорожныя мастерскія и ихъ оборудованіе.

За истекшее десятилѣтіе при постройкѣ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ было обращено особое вниманіе на соотвѣтствіе между размѣрами мастерскихъ и объемомъ работъ, предполагавшихся къ исполненію, причемъ, каждый родъ работъ локализировался, по возможности, въ отдѣльномъ цехѣ, при этомъ слѣдуетъ указать на имѣвшее мѣсто, въ послѣднее время, примѣненіе паровозосборныхъ американскаго типа (съ тремя продольными путями и краномъ для подъемки и перемѣщенія паровозовъ, расположеннымъ надъ путями), чѣмъ достигается возможность болѣе быстрой сборки паровозовъ.

Какъ на общія мѣропріятія, примѣняемыя, за истекшее десятилѣтіе, при постройкѣ зданій мастерскихъ, слѣдуетъ указать на улучшеніе техническихъ условій производства работъ, сюда относятся: болѣе широкое примѣненіе верхняго свѣта, устройство правильной вентиляціи, механическое удаленіе въ механическихъ деревообдѣлочныхъ мастерскихъ деревянныхъ стружекъ и пыли, примѣненіе нефти къ кузнечнымъ горнамъ, устройство въ зданіяхъ мастерскихъ парового отопленія и проч.

Относительно примѣненія, за истекшее десятилѣтіе, болѣе усовершенствованныхъ способовъ обработки, слѣдуетъ указать на нижеслѣдующія общія и частныя мѣропріятія: къ первымъ относятся спеціализація работъ и, главнымъ образомъ, отдѣленіе паровозныхъ работъ отъ вагонныхъ; ко вторымъ относятся: введеніе болѣе усовершенствованныхъ типовъ, преимущественно металло-обдѣлочныхъ станковъ, по образцамъ французскихъ, англійскихъ, американскихъ и швейцарскихъ моделей; примѣненіе фрезерныхъ станковъ, въ довольно широкихъ размѣрахъ, что послужило не только къ ускоренію производства работъ, но и достиженію большей точности отдѣлки; примѣненіе наждачно-шлифовальныхъ станковъ; *) введеніе механической формовки; примѣненіе, въ мастерскихъ нѣкоторыхъ дорогъ, гидравлической клепки и гидравлической штамповки; примѣненіе, въ послѣднее время, пневматическихъ молотковъ для ковки и чеканки, чѣмъ достигается ускореніе и удешевленіе въ работѣ.

Наконецъ, за истекшее десятилѣтіе, нашла примѣненіе, во многихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, электрическая передача силы (электрическая трансмиссія), чѣмъ облегчается возможность болѣе быстраго измѣненія скорости вращенія станковъ и пусканія въ ходъ, по желанію, отдѣльныхъ группъ или отдѣльныхъ станковъ; косвенная выгода примѣненія электрической трансмиссіи

*) При этомъ было обращено вниманіе на безопасность употребленія этихъ станковъ, установленіемъ предѣльныхъ скоростей по окружности вращенія наждачныхъ дисковъ.

заключается въ болѣе экономичномъ использованіи источника энергіи и въ устраненіи длинныхъ и тяжелыхъ приводныхъ валовъ съ насаженными на нихъ шкивами.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть, что почти всѣ предметы механическаго и электрическаго оборудованія мастерскихъ казенныхъ дорогъ были изготовлены русскими заводами, благодаря чему упомянутая отрасль промышленности достигла за истекшее десятилѣтіе, значительнаго развитія.

Пассажирское и грузовое движеніе; ростъ его по годамъ.

Пассажирское и грузовое движеніе по сѣти желѣзныхъ дорогъ за десятилѣтіе 1894—1904 г. г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Перевезено пассажировъ по общему тарифу по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи:

	Число пассажировъ въ тыс.	Средній пробѣгъ одного пассажира. Верстъ	Сдѣлано пассажиро-верстъ. Вообще въ милліонахъ.	На версту сѣти въ тысячахъ.
Въ 1894 г.	49.358	88	4.357	143
» 1895 »	54.041	103	5.588	177
» 1896 »	60.570	105	6.336	191
» 1897 »	66.374	102	6.742	197
» 1898 »	75.278	101	7.619	211
» 1899 »	84.915	98	8.286	217
Средн. 1895—99 г. г. .	68.236	102	6.914	199
Въ 1900 г.	92.907	98	9.143	223
» 1901 »	100.979	95	9.633	227
» 1902 »	105.957	94	9.984	225
» 1903 »	113.388	95	10.774	239
» 1904 »	†111.157	95	†10.530	†232
Средн. 1900—04 г. г. .	104.878	95	10.013	229

Въ этомъ числѣ по желѣзнымъ дорогамъ, состоящимъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія Европейской Россіи:

Въ 1894 г.	27.589	91	2.505	148
» 1895 »	33.646	111	3.737	183

†) По предварительнымъ свѣдѣніямъ.

	Число пассажировъ въ тыс.	Среднiй пробѣгъ одного пассажира. Верстъ	Сдѣлано пассажиро-верстъ. Вообще въ миллiонахъ.	На версту сѣти въ тысячахъ.
Въ 1896 г.	39.385	112	4.423	208
» 1897 »	46.543	106	4.914	219
» 1898 »	52.506	105	5.526	244
» 1899 »	58.586	98	5.749	245
Средн. 1895—99 г. г. .	46.133	106	4.870	220
Въ 1900 г.	67.707	96	6.489	244
» 1901 »	73.797	91	6.731	243
» 1902 »	76.570	90	6.884	244
» 1903 »	81.783	89	7.287	252
» 1904 »	†78.984	90	†7.115	†245
Средн. 1900—04 г. г. .	75.768	91	6.901	246

Перевезено товаровъ по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россiи.

	Товаровъ въ поѣздахъ пассаж., товаро-пассаж., и тов. большой скорости.		Товаровъ въ поѣздахъ малой скорости.			Сдѣлано всего пудо-верстъ товаровъ.	
	Количество пуд. въ миллiон.	Сдѣлано пудо-верстъ въ миллiард.	Колич. пуд. въ миллiон. *)	Среднiй пробѣгъ одного пуда въ верст.	Сдѣлано пудо-верстъ въ миллiард.	Вообще въ миллiардахъ	На версту въ миллiонахъ
Въ 1894 г.	22,9	6,6	2.609	419	1.044	1.051	35
» 1895 »	31,2	8,5	2.608	447	1.120	1.129	36
» 1896 »	38,9	10,2	2.820	453	1.239	1.249	38
» 1897 »	43,8	11,7	2.997	475	1.373	1.385	40
» 1898 »	48,2	13,1	3.350	465	1.480	1.493	41
» 1899 »	57,5	15,5	3.759	431	1.556	1.572	41
Средн. 1895—99 г. г. .	43,9	11,8	3.107	454	1.354	1.366	39
Въ 1900 г.	65,0	18,5	3.952	467	1.777	1.796	44
» 1901 »	73,5	22,1	3.968	463	1.757	1.779	42
» 1902 »	71,3	22,8	4.101	456	1.804	1.827	41
» 1903 »	76,7	25,1	4.479	459	1.976	2.001	44
» 1904 »	†76,8	†25,2	†4.611	450	†2.003	†2.028	†45
Средн. 1900—04 г. г. .	72.6	22,7	4.222	459	1.863	1.886	43

*) Здѣсь показано количество перевезенныхъ по сѣти товаровъ малой скорости за исключенiемъ передачи таковыхъ въ узлахъ съ одной желѣзной дороги на другую (самостоятельная перевозка по сѣти).

Въ томъ числѣ по сѣти желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, въ Европейской Россіи:

	Пробѣгъ.			
	Товаровъ въ поѣздахъ пассаж., тов. пассаж. и тов. и большой скорости.	Товаровъ въ поѣздахъ малой скорости	Итого.	На версту сѣти, въ милліонахъ
	Сдѣлано пудо-верстъ въ милліард.			
Въ 1894 г.	3,9	602	606	36
» 1895 »	5,9	750	756	37
» 1896 »	7,2	840	847	40
» 1897 »	8,4	994	1.002	45
» 1898 »	9,4	1.044	1.053	46
» 1899 »	10,9	1.062	1.073	46
Средн. 1895—99 г. г. .	8,4	938	946	43
Въ 1900 г.	13,2	1.224	1.237	47
» 1901 »	15,2	1.223	1.238	45
» 1902 »	14,8	1.269	1.284	45
» 1903 »	15,7	1.372	1.388	48
» 1904 »	†15,7	†1.387	†1.403	†48
Средн. 1900—04 г. г. .	14,9	1.295	1.310	47

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что количество перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ по сѣти Европейской Россіи за истекшее десятилѣтіе (1904 г. противъ 1894 г.) увеличилось: пассажировъ болѣе чѣмъ въ два раза (на 125 %), а товаровъ на 77 %; среднее количество перевозокъ за второе пятилѣтіе (1900—1904 г. г.) противъ того же количества за первое пятилѣтіе (1894—1899 г. г.) увеличилось: пассажировъ на 54 %, а товаровъ—на 36 %. При этомъ эксплоатаціонная длина сѣти за разсматриваемое десятилѣтіе возрасла на 50 %, а средняя длина за второе пятилѣтіе противъ перваго—на 26 %.

Пробѣгъ пассажировъ увеличился за десятилѣтіе почти въ два съ половиною раза (на 142 %), пробѣгъ товаровъ—почти въ два раза (на 93 %); пробѣгъ за второе пятилѣтіе противъ перваго увеличился для пассажировъ на 45 %, а для товаровъ—на 38 %.

Пробѣгъ на версту сѣти, или интенсивность дѣятельности сѣти по перевозкѣ пассажировъ за истекшее десятилѣтіе, увеличился на 62%, а по перевозкѣ товаровъ на 29%; за второе пятилѣтіе (1900—1904 г. г.) противъ перваго (1895—1899 г. г.) по перевозкѣ пассажировъ на 15%, а по перевозкѣ товаровъ—на 10%.

Почти такое же возрастаніе перевозочной дѣятельноти представляютъ данныя по сѣти желѣзныхъ доросъ, состоящихъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія. По этой сѣти въ Европейской Россіи пробѣгъ пассажировъ и грузовъ увеличился за истекшее десятилѣтіе (1904 г. противъ 1894 г.) пассажировъ—на 186%, на версту—на 66%, товаровъ—на 132%, на версту—на 33%, а за второе пятилѣтіе (1900—1904 г. г.) противъ перваго (1895—1899 г. г.) увеличился пробѣгъ: пассажировъ—на 42%, на версту—на 12%, товаровъ—на 38%, на версту—на 9%.

Средній пробѣгъ одного пассажира по сѣти желѣзныхъ дорогъ составляетъ: за первое пятилѣтіе (1895—99 г.г.)—102 версты, за второе (1900—04 г.г.)—95 верстъ. Средній пробѣгъ одного пуда товаровъ малой скорости (на основаніи данныхъ о пробѣгѣ и количествѣ перевезенныхъ товаровъ, исключивъ предварительно изъ этого количества повторительныя показанія о передачѣ товаровъ съ однѣхъ русскихъ жел. дорогъ на другія) по сѣти жел. дорогъ Европейской Россіи составляетъ: за первое пятилѣтіе (1895—1899 г. г.) 454 вер., за второе (1900—1904)—459 верстъ.

Грузовое движеніе на желѣзныхъ дорогахъ нормальной колеи, непрерывно между собою связанныхъ, въ теченіе десятилѣтія 1895—1904 гг. *)

Съ точки зрѣнія грузовыхъ перевозокъ, особый интересъ представляетъ движеніе на сѣти дорогъ нормальной колеи, непрерывно между собою связанныхъ, такъ какъ

*) Данныя, приведенныя въ настоящей статьѣ, заимствованы изъ тѣхъ статистическихъ вѣдомостей, которыя частью движенія Управленія желѣзныхъ дорогъ непрерывно собираются съ дорогъ и служатъ для текущихъ надобностей по наблю-

безперегрузочная передача вагоновъ съ одной дороги на другую, взаимопомощь между дорогами подвижнымъ составомъ, взаимопомощь въ ремонтѣ, кружныя направленія, въ случаяхъ мѣстныхъ задержекъ и, вообще, регулировка всего движенія, сообразно общему наличію средствъ сѣти,—органически связываютъ всѣ линіи нормальной колеи въ одно цѣлое, по отношенію къ которому сравнительно небольшое количество узкоколейныхъ линій является лишь питательными путями, подобно шоссе, грунтовымъ дорогамъ и водянымъ путямъ.

Бывшіе въ началѣ девятидесятыхъ годовъ періоды мѣстныхъ голодовокъ и эпидемій выдвинули на первый планъ вопросъ о взаимномъ согласованіи движенія на разныхъ дорогахъ гораздо болѣе тѣсномъ, чѣмъ то, которое достигалось переходомъ дорогъ въ казну и сосредоточеніемъ хозяйственныхъ ихъ вопросовъ въ одномъ центральномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Конецъ 1894 г. надо считать срокомъ, съ котораго въ Министерствѣ Путей Сообщенія была введена новая организація для постояннаго детальнаго наблюденія за грузовымъ движеніемъ, происходящимъ на желѣзныхъ дорогахъ и для примѣненія всѣхъ тѣхъ мѣръ по взаимопомощи между дорогами и по координаціи грузовой ихъ работы, которыя представлялись необходимыми для возможно совершеннаго использованія наличныхъ средствъ сѣти.

Одною изъ главнѣйшихъ задачъ этой организаціи было выясненіе, на основаніи спеціально для того собираемыхъ статистическихъ данныхъ, дѣйствительнаго размѣра и характера грузового движенія на дорогахъ, въ связи съ работоспособностью послѣднихъ, для предупрежденія крайне дорогихъ, какъ для дорогъ, такъ и для страны вообще, административныхъ попытокъ фор-

ленію и общему распоряженію движеніемъ по сѣти. Эти данныя, какъ указано, касаются сѣти дорогъ нормальной колеи, непрерывно между собою связанныхъ и потому отличаются отъ соотвѣтственныхъ данныхъ, помѣщенныхъ въ предыдущей статьѣ, которыя позаимствованы изъ окончательно провѣренныхъ данныхъ Статистическаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія.

сировать средства дорогъ для той или другой цѣли. Приведенныя ниже данныя позаимствованы изъ этого весьма цѣннаго статистическаго матеріала.

Къ 1 января 1895 года протяженіе дорогъ нормальной колеи, непрерывно между собою связанныхъ, составляло 26.651 версту, а къ 1 декабря 1904 года оно возросло до 47.564, т. е. увеличилось за 10 лѣтъ почти на 80%, причемъ наибольшій приростъ—около 35%—соотвѣтствуетъ 1897, 1898 и 1899 годамъ, когда въ составъ сѣти были включены Сибирская и много другихъ линій.

Въ инвентарѣ дорогъ наиболѣе характернымъ элементомъ, послѣ протяженія, являются количества наличныхъ паровозовъ и вагоновъ. Паровозовъ числилось къ концу 1894 года 6.796, а теперь имѣется до 15.060, т. е. за 10 лѣтъ инвентарь паровозовъ увеличился болѣе чѣмъ въ два раза—на 120%. То же самое представляетъ инвентарь товарныхъ вагоновъ, наличность которыхъ за десять лѣтъ возросла съ 138.977 до 322.785, или болѣе чѣмъ на 130%.

Таковое увеличеніе инвентаря подвижного состава, превосходящее приростъ сѣти, указываетъ на общее относительное увеличеніе перевозочныхъ средствъ нашихъ линій; однако же это обогащеніе сѣти въ теченіе отчетнаго десятилѣтія шло далеко неравномѣрно. Детальныя данныя показываютъ, что въ годы особеннаго прироста протяженія сѣти относительное снабженіе ея подвижнымъ составомъ подвигалось весьма медленно, такъ какъ тѣхъ большихъ денежныхъ средствъ, которыя предоставляются ежегодно желѣзнымъ дорогамъ на усиленіе парка подвижного состава, едва хватало на достаточное снабженіе новыхъ линій значительнаго протяженія. Напримѣръ, въ 1895 году на 100 верстъ дорогъ приходилось по 25,7 паровозовъ и по 534 товарныхъ вагона, а въ 1899 году паровозовъ было по 25,4 и вагоновъ по 552 на версту, т. е. почти тѣ же количества, какъ и въ 1895 году. Въ настоящее же время уже имѣется на 100 верстъ сѣти въ среднемъ по 31,6 паровоза и по 679 товарныхъ вагоновъ, т. е. болѣе на 20%.

Хотя въ паровозномъ паркѣ имѣются специальнаго типа паровозы для обслуживанія пассажирскихъ поѣздовъ, такъ называемые пассажирскіе и товаро-пассажирскіе, но таковыхъ для удовлетворенія потребностей пассажирскихъ перевозокъ обыкновенно далеко недостаточно и недостатокъ этотъ покрывается позаимствованіемъ изъ товарнаго парка; поэтому полезная работа паровозовъ характеризуется общимъ пробѣгомъ поѣздовъ всѣхъ наименованій; таковой пробѣгъ въ 1894 году составилъ 142.739 тысячъ верстъ, а въ 1904 году *) онъ достигъ 314.047 тысячъ верстъ, что даетъ увеличеніе работы паровозовъ за 10 лѣтъ на 120%, т. е. въ той же пропорціи, въ которой увеличился паркъ. Въ этихъ числахъ на пассажирское движеніе падаетъ въ 1894 году—47.614 тысячъ поѣздо-верстъ и въ 1904 году—108.206 тыс. поѣздоверстъ, а на грузовое въ 1894 году—95.125 тыс. поѣздоверстъ и въ 1904 году—205.841 тысяча поѣздо-верстъ.

Эти послѣднія данныя между прочимъ указываютъ на довольно любопытное явленіе; именно, оказывается, что при увеличеніи работы пассажирскихъ поѣздовъ за 10 лѣтъ болѣе чѣмъ на 127%, работа товарныхъ поѣздовъ возросла только на 115%. Сравнительное увеличеніе пассажирскихъ перевозокъ является присущимъ желѣзнымъ дорогамъ всѣхъ государствъ, и чѣмъ старѣе сѣть, чѣмъ гуще и богаче населеніе, чѣмъ старше культура, тѣмъ больше размѣръ пассажирскихъ перевозокъ сравнительно съ грузовыми; напримѣръ, въ Германіи, во Франціи и въ Англіи пассажирскія перевозки сравнительно съ грузовыми имѣютъ гораздо большее значеніе, чѣмъ у насъ, и только на дорогахъ Сѣверной Америки пассажирскія перевозки сравнительно меньше нашихъ.

Что же касается пробѣга самихъ паровозовъ, то таковой въ 1894 году былъ равенъ—196.696 тысячъ верстъ, изъ коихъ съ поѣздами, т. е. сверхъ маневровой и резервной работы, было совершено 151.874 тыс. верстъ, а въ томъ числѣ—въ пассажирскихъ поѣздахъ было со-

*) Нѣкоторыя данныя о пробѣгахъ за 1904 г. опредѣлены по приблизительному подсчету, частью—путемъ эксполяціи данныхъ за 11 первыхъ мѣсяцевъ.

вершено 51.939 тыс. верстъ и въ грузовыхъ—99.936 тыс. верстъ. А въ 1904 году соотвѣтственные пробѣги паровозовъ составляли: всего 442.574 тыс. вер., а въ томъ числѣ во всѣхъ поѣздахъ—336.656 тыс. вер., изъ коихъ въ пассажирскихъ поѣздахъ—120.080 тыс. верстъ и съ грузовыми поѣздами—216.576 тыс. верстъ.

Несоотвѣтствіе между приведенными выше цифрами совершенныхъ поѣздо-верстъ и пробѣговъ паровозовъ во главѣ поѣздовъ зависитъ отъ примѣненія въ поѣздахъ двойной тяги. Эти цифры показываютъ, что въ 1894 году съ пассажирскими поѣздами двойной тягой было совершено 4.325 тыс. верстъ, или 9%, а съ грузовыми 4.811 тыс., или 5%; соотвѣтственныя цифры для 1904 года даютъ по пассажирскому движенію—11.874 тыс. поѣздо-верстъ, или 10%, и по товарному движенію—10.735 тыс. поѣздо-вер., или 5%.

Примѣненіе двойной тяги представляетъ способъ весьма неэкономный въ отношеніи использованія работы паровозовъ, такъ какъ при этомъ извлекается менѣе $^3/_4$ полной полезной работы обоихъ паровозовъ; почему двойная тяга примѣняется только въ случаѣ крайней въ томъ надобности: въ пассажирскихъ поѣздахъ—когда спросу на проѣздъ, превзошедшему смѣтныя ожиданія, надо удовлетворить путемъ увеличенія составовъ поѣздовъ, а въ товарномъ—когда увеличеніе составовъ примѣняется съ цѣлью покрыть недостаточную пропускную способность какой-либо линіи.

Въ видахъ возможнаго уменьшенія случаевъ примѣненія двойной тяги и вообще для увеличенія провозной способности сѣти, въ теченіе отчетнаго десятилѣтія пріобрѣтались преимущественно паровозы настолько сильные насколько то допускалось состояніемъ путей и мостовъ и, слѣдовательно, тяговая сила паровознаго парка должна была увеличиться въ пропорціи значительно большей, чѣмъ та, въ которой возросъ инвентарь паровозныхъ единицъ. Тѣмъ не менѣе оказывается, что процентъ работы паровозовъ двойной тягой въ теченіе отчетнаго періода не только не уменьшился, но въ пассажирскомъ

движенiи даже увеличился. Это явленiе можетъ служить между прочимъ для сужденiя о трудностяхъ, съ которыми желѣзнымъ дорогамъ приходится бороться въ стремленiи удовлетворить гигантскому увеличенiю спроса на перевозку.

Работа товарныхъ вагоновъ, за исключенiемъ цистернъ, въ 1894 году выразилась совершеннымъ ими пробѣгомъ въ 3.100 миллiоновъ верстъ, а въ 1904 году—пробѣгомъ въ 6.259 миллiоновъ верстъ, а нефтяныя цистерны, учетъ работы которыхъ по техническимъ соображенiямъ ведется особо,—совершили пробѣга: въ 1894 году—194 миллiона верстъ и въ 1904 году—593 миллiона верстъ. Совмѣстное сравненiе этихъ данныхъ даетъ общiй приростъ пробѣга вагоновъ за 10 лѣтъ въ 108%, т. е. увеличенiе болѣе чѣмъ вдвое. Но одновременно съ упомянутымъ выше увеличенiемъ тяговой силы паровозовъ увеличивалась и подъемная сила вагоновъ—все съ тою же цѣлью увеличенiя провозоспособности дорогъ. Къ систематическому увеличенiю подъемной силы нормальнаго товарнаго вагона и платформы, съ 10 тоннъ до 12½ тоннъ, было приступлено еще съ конца восьмидесятыхъ годовъ, но вопросъ этотъ представлялся болѣе сложнымъ, чѣмъ увеличенiе тяговой силы паровозовъ, ибо независимо отъ технически-хозяйственной стороны перехода къ новому типу сооруженiя, дѣло это находилось въ близкой связи съ тарифными узаконенiями, по которымъ къ началу отчетнаго перiода повагонною отправкою считалась отправка въ 600 пудовъ или десять тоннъ. Постепенное увеличенiе парка нормальныхъ вагоновъ въ 12½ тоннъ или 750 пудовъ дало возможность увеличить тарифную единицу подъемной силы платформы, а затѣмъ и товарнаго вагона до новой нормы (1895—1897 гг.) и теперь этотъ вопросъ можно считать совершенно законченнымъ. Путемъ заказа новыхъ вагоновъ, а также передѣлки старыхъ достигнуто, что нормальные вагоны съ подъемною силою въ 10 тоннъ составляютъ въ наличномъ паркѣ ничтожное количество—около 5%.

Неудивительно, поэтому, что когда пробѣгъ товарныхъ

вагоновъ за 10 лѣтъ возросъ, какъ выше сказано, на 108%, пробѣгъ груза увеличился съ 1.045 милліардовъ пудоверстъ—въ 1894 году, до приблизительно опредѣлявшагося размѣра въ 2.460 милліардовъ—въ 1904 году, т. е. на 136 процентовъ, или болѣе чѣмъ въ $2^1/_2$ раза, и, слѣдовательно, приростъ полезной работы дороги, выраженной въ пудо-верстахъ, превзошелъ приростъ пробѣга, выражающагося въ вагоно-верстахъ на $\frac{136-108}{108} = 25\%$.

Такимъ образомъ, какія бы ни взять главнѣйшія статистическія данныя, усматривается за 10 лѣтъ необычайный ростъ протяженія желѣзнодорожной сѣти съ ея оборудованіемъ и еще болѣе значительное увеличеніе полезной работы, совершенной дорогами.

Для сужденія о постепенномъ увеличеніи сѣти и перевозокъ, въ нижеслѣдующей таблицѣ показаны по годамъ средняя эксплоатаціонная длина сѣти непрерывно связанныхъ дорогъ нормальной колеи и количество предъявленныхъ къ перевозкѣ грузовъ.

Въ этой же таблицѣ приведены и нѣкоторыя изъ наиболѣе характерныхъ выводныхъ данныхъ, для сужденія о степени использованія работоспособности, какъ инвентаря, такъ и самихъ линій.

Собственно говоря, для точнаго сужденія о напряженности работы, какъ линій, такъ и подвижного состава, слѣдовало бы руководиться болѣе подробными свѣдѣніями—по отдѣльнымъ мѣсяцамъ и по отдѣльнымъ дорогамъ, тѣмъ болѣе, что независимо отъ особенностей устройства отдѣльныхъ линій и мѣстнаго характера движенія въ разныхъ районахъ, русская сѣть должна считаться съ крайней неравномѣрностью спроса на перевозку, колебанія котораго въ теченіе года достигаютъ 50%. Но и приведенныхъ общихъ годовыхъ цифръ о пробѣгѣ паровозовъ и вагоновъ достаточно для того, чтобы убѣдиться въ предѣльномъ использованіи ихъ работоспособности, которое достигается на ряду съ общими мѣропріятіями центральнаго управленія, широкою самодѣятельностью мѣстныхъ управленій дорогъ, ограничи-

		Въ 1895 г.	Въ 1896 г.	Въ 1897 г.	Въ 1898 г.	Въ 1899 г.	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.	Въ 1904 г.
1	Эксплоатаціонная длина сѣти дорогъ нормальной колеи, непрерывно между собою связанныхъ	27583	29386	32640	34780	38001	42472	43321	45469	46410	47092
2	Число вагоновъ, погруженныхъ и отправленныхъ въ теченіе года, въ тысячахъ	4627	4843	4987	5515	6366	6889	6913	7250	7908	8125
3	Количество вывезеннаго въ теченіе года груза, выраженное въ милл. пудовъ	2364	2730	3113	3707	3989	4416	4382	4636	5113	5191
4	Средній годовой пробѣгъ одного наличнаго паровоза въ верстахъ	26700	29424	29136	28944	29028	30204	28272	26952	27708	29256
5	Средній годовой пробѣгъ одного наличнаго товарнаго вагона	22716	23144	23232	22392	21540	22212	20412	19860	20496	21468
6	Средній пробѣгъ одного отправленнаго груженаго вагона-верстъ	483	508	517	508	471	505	512	511	510	560
7	Средній оборотъ вагона, обслуживавшаго товарн. и воинск. поѣзда, въ суткахъ	10,2	10,7	9,6	9,7	9,3	10,2	10,8	11,0	10,5	11,0
8	Густота движенія, выраженная среднимъ за годъ по всей сѣти числомъ поѣздовъ въ сутки:										
	всѣхъ	15,2	15,8	15,0	15,5	15,4	16,4	16,4	16,9	17,9	16,7
	грузовыхъ	9,8	11,0	9,2	9,4	9,1	10,0	9,4	10,2	10.8	11,1
9	Густота движенія, выраженная количествомъ пуд. груза, прослѣдовавшаго въ теченіе года въ среднемъ по всему протяженію сѣти, въ милліонахъ пудовъ . . .	41,3	43,7	44,5	45,0	47,0	50,0	47,8	46,8	49,6	53,8
10	Средній пробѣгъ пуда груза—въ верстахъ	419	444	446	449	418	440	446	436	403	432
11	Средняя нагрузка вагона вообще—въ пудахъ	308	326	351	357	380	366	358	357	360	360
12	Тоже поѣзда—въ пудахъ	11301	11452	12000	12143	12305	12265	12017	11758	12044	11892

ваемою центральнымъ управленіемъ только въ той мѣрѣ, какая оказывается необходимою для достиженія наибольшей общей суммы полезной работы.

Если сравнить данныя о годовыхъ пробѣгахъ паровоза или вагона—строки 4 и 5-я настоящей таблицы—съ пробѣгами на заграничныхъ сѣтяхъ, напримѣръ, Франціи или Германіи, то въ пользу производительности инвентаря русской сѣти оказывается избытокъ отъ 20 до 50%.

То же самое можно отмѣтить и въ отношеніи густоты движенія, т. е. напряженности работы линій, показанной въ строкахъ 9 и 10 этой-же таблицы среднимъ суточнымъ въ теченіе года количествомъ поѣздовъ, прослѣдовавшихъ въ каждомъ мѣстѣ сѣти и въ строкѣ 11 той же таблицы, гдѣ показано среднее для всей сѣти количество пудовъ груза, перевезеннаго по линіямъ въ теченіе года. Вопреки укоренившемуся мнѣнію, оказывается, что на нашихъ дорогахъ количество грузовыхъ перевозокъ гораздо болѣе значительно, чѣмъ на желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ Западной Европы. Такъ, напримѣръ, на Австро-Венгерскихъ дорогахъ густота выражается всего 27,6 милліонами пудовъ, т. е. составляетъ лишь 55% густоты на русской сѣти, на французскихъ дорогахъ эта густота еще меньше и только на германскихъ она достигаетъ 43 милліоновъ пудовъ, т. е. 85% густоты на русскихъ дорогахъ и это—несмотря на то, что многія линіи, какъ, напримѣръ, Сибирская, построены не столько въ расчетѣ на большое грузовое движеніе, могущее окупить расходы по сооруженію и эксплоатаціи, сколько въ виду политическихъ и культурныхъ соображеній.

Коснувшись вопроса о работѣ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе послѣдняго десятилѣтія, нельзя пройти молчаніемъ того больного мѣста въ желѣзнодорожной дѣятельности, которое называется залежами и которое заключается въ томъ, что въ періоды ликвидаціи урожаевъ на дорогахъ образуются склады хлѣба, ожидающаго перевозки вслѣдствіе невозможности доставить въ мѣста назначенія всего предъявленнаго груза. Это явленіе залежей имѣетъ глу-

бокое бытовое значеніе, нашедшее свое отраженіе и закономѣрность своего существованія въ нашемъ законодательствѣ, регулирующемъ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ ихъ кліентамъ и другъ къ другу—въ Общемъ Уставѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Законодателемъ въ указанномъ основномъ законоположеніи проведенъ былъ взглядъ, что желѣзныя дороги не должны отказывать въ пріемѣ предъявленнаго къ перевозкѣ груза, хотя бы таковое количество грузовъ и превышало перевязочныя средства дороги. Это — отличительная черта нашего законодательства по сравненію съ западно-европейскими, по которымъ желѣзныя дороги не вправѣ отказать въ пріемѣ къ перевозкѣ лишь того количества грузовъ, которое онѣ фактически могутъ перевезти. Вмѣстѣ съ тѣмъ, возложивъ на дороги обязательство принимать весь предъявляемый къ перевозкѣ грузъ, Общій Уставъ предписываетъ пріемъ груза съ обожданіемъ на складѣ, причемъ въ такихъ случаяхъ дороги обязаны хранить грузъ безплатно съ полной денежной отвѣтственностью за его сохранность въ количественномъ и качественномъ отношеніяхъ.

Если признать, что по существу дѣла ликвидація урожая даннаго года не можетъ заканчиваться въ короткій промежутокъ времени образованія залежей, то нельзя не согласиться съ тѣмъ, что обязательство принимать къ перевозкѣ и хранить весь предъявленный грузъ является сервитутомъ, возложеннымъ на желѣзныя дороги въ силу отсутствія въ странѣ съ одной стороны развитой сѣти грунтовыхъ подъѣздныхъ путей болѣе совершеннаго типа,—прикрытыхъ каменной одеждой,—которая обезпечивала бы подвозъ грузовъ внѣ зависимости отъ времени года, съ другой стороны—отсутствія соотвѣтственнаго развитія складочныхъ помѣщеній.

Полная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за принятый къ перевозкѣ грузъ, хранимый безплатно, во всѣхъ случаяхъ пріема съ обожданіемъ на складѣ, при наличіи въ странѣ потребности въ краткосрочномъ кредитѣ, соз-

дали благопріятныя условія для развитія частными кредитными предпріятіями особой операціи, состоящей въ выдачѣ ссудъ подъ дубликаты накладныхъ, придавъ послѣднимъ характеръваррантныхъ свидѣтельствъ въ дополненіе къ характеру договора на перевозку, какимъ накладная и ея дубликатъ считаются Общимъ Уставомъ.

Не отрицая цѣлаго рода вредныхъ вліяній залежей, нельзя, однако, на основаніи вышеизложеннаго, не считаться съ положительными сторонами этого сервитута, выражающимся въ безплатномъ и отвѣтственномъ храненіи всѣхъ предъявленныхъ къ перевозкѣ грузовъ, который создалъ широкую ссудоскладочную операцію подъ отвѣтственностью желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ данныя статистики желѣзныхъ дорогъ показываютъ, что страна, лишенная около шести мѣсяцевъ въ году иныхъ удобныхъ путей, кромѣ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствительно широко пользуется услугами послѣднихъ. Низкіе тарифы и мѣропріятія кредитнаго характера способствуютъ этому, ставя по временамъ дороги въ крайнія затрудненія избыткомъ спроса на перевозку и дѣлая желѣзнодорожное предпріятіе вообще мало выгоднымъ въ узко-коммерческомъ смыслѣ. Но при правильномъ понятіи объ экономическихъ интересахъ страны убытки эксплоатаціи, сопровождаемые огромнымъ подъемомъ требованія на перевозку, при совершенномъ использованіи наличныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, отнюдь не могутъ считаться явленіемъ отрицательнымъ въ общей экономіи государства. Съ этой же точки зрѣнія и упомянутыя выше залежи, которыя достигаютъ иногда 40 и даже 100 тысячъ вагоновъ и которыя, по какому-то недоразумѣнію, всегда ставятся въ вину желѣзнымъ дорогамъ, слѣдуетъ съ экономической точки зрѣнія разсматривать какъ доказательство того, что огромныя затраты казны на постройку новыхъ дорогъ и усиленіе существующихъ, соотвѣтствуютъ дѣйствительнымъ нуждамъ Государства и что каждая раціональная затрата въ этомъ направленіи хорошо окупается, независимо отъ итоговъ приходорасходнаго баланса.

Главнѣйшія законодательныя и административныя мѣропріятія по коммерческой части эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

До начала 90-хъ годовъ минувшаго столѣтія коммерческо-эксплоатаціонная дѣятельность на русской рельсовой сѣти характеризуется отсутствіемъ единства въ мѣропріятіяхъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ и главнымъ образомъ—частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, которыя дѣйствовали каждое въ своихъ собственныхъ интересахъ, совершенно игнорируя общіе интересы всей рельсовой сѣти. Вводившіяся на желѣзныхъ дорогахъ различныя постановленія и правила относительно пассажирскаго и грузоваго движенія не были, конечно, свободны отъ правительственнаго надзора и подлежали, какъ и нынѣ, утвержденію Министерства Путей Сообщенія, при которомъ для этой цѣли функціонировалъ въ то время, въ составѣ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ, особый „Отдѣлъ условій перевозки". Но отдѣлъ этотъ имѣлъ довольно слабую организацію, какъ по малочисленности своего личнаго состава, такъ и по ограниченному кругу возложенныхъ на него полномочій, и потому къ представленіямъ желѣзныхъ дорогъ относился только формально и утверждалъ всѣ такія представленія при отсутствіи въ нихъ явнаго противорѣчія съ дѣйствующими законами.

Такое неудовлетворительное положеніе этого дѣла начало измѣняться въ сторону улучшенія только въ періодъ времени 1893—1894 года и окончательная новая организація бывшаго Отдѣла Условій перевозокъ, обращеннаго въ Коммерческій Отдѣлъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, послѣдовала лишь въ 1895 году.

Съ этого времени новый Коммерческій Отдѣлъ принялъ совсѣмъ иное отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ, положивъ основаніемъ своей дѣятельности самостоятельность и иниціативу въ области ихъ коммерческой эксплоатаціи.

Главная, возложенная на Коммерческій Отдѣлъ, задача заключалась въ устраненіи прежней разрозненной дѣятельности коммерческихъ органовъ различныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ объединеніи этой важной отрасли желѣзнодорожнаго дѣла на общихъ началахъ для всей рельсовой сѣти, дабы этимъ путемъ поставить всѣхъ лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, какъ перевозочныхъ предпріятій, въ равныя условія, не создавая, какъ имѣло это мѣсто ранѣе, однимъ районамъ передъ другими извѣстныхъ преимуществъ.

Затѣмъ, къ обязанностямъ Коммерческаго Отдѣла было отнесено наблюденіе за закономѣрностью дѣйствій желѣзныхъ дорогъ по коммерческой части желѣзнодорожнаго дѣла и, наконецъ, въ кругъ обязанностей Отдѣла вошла разработка и установленіе различныхъ правилъ, касающихся условій перевозки пассажировъ и грузовъ и имѣющихъ вообще цѣлью упорядоченіе отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ и улучшеніе дѣятельности желѣзныхъ дорогъ по коммерческой ихъ эксплоатаціи.

Въ числѣ этихъ правилъ возможно указать между иными на нижеслѣдующія главнѣйшія, введенныя въ дѣйствіе разновременно, а именно:

1) Новыя правила открытія и закрытія билетныхъ и багажныхъ кассъ, изданныя въ развитіе статьи 17 Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ, благодаря каковымъ правиламъ упорядочено значительно это дѣло.

2) Правила о нумерованныхъ въ вагонахъ мѣстахъ и о плацъ-картахъ, обезпечивающія пассажирамъ мѣсто, обращаемое на ночь въ мѣсто для лежанія.

3) Правила, облегчающія возвратъ на казенныхъ дорогахъ денегъ лицамъ, купившимъ билеты на проѣздъ и почему-либо не воспользовавшимся сими билетами.

4) Правила, устраняющія прежнія недоразумѣнія при опредѣленіи возраста малолѣтнихъ дѣтей, дающаго право на проѣздъ по пониженному тарифу.

5) Правила, въ развитіе статьи 30 Общаго Устава, разъясняющія понятіе о ручной клади пассажира, допу-

скаемой къ помѣщенію въ вагонѣ вмѣстѣ съ пассажиромъ и устраняющія прежнія на сей предметъ недоразумѣнія.

6) Правила о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами.

7) Правила о перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами собакъ.

8) Правила объ устройствѣ на главнѣйшихъ по пассажирскому движенію станціяхъ жел. дорогъ камеръ для храненія ручной клади пассажировъ.

9) Облегченныя правила страхованія пассажирами своего багажа.

10) Правила облегчающія пассажирамъ полученіе вознагражденія въ случаѣ утраты желѣзными дорогами ихъ багажа.

11) Правила открытія и закрытія товарныхъ станціонныхъ кассъ для пріема и выдачи грузовъ малой и большой скорости, изданныя въ развитіе статьи 43 Общаго Устава.

12) Правила, въ развитіе статей 45—48 Общаго Устава Росс. жел. дорогъ, о порядкѣ ввоза грузовъ на желѣзнодорожныя станціи, храненіи ихъ и принятіи къ перевозкѣ, упорядочившія эту сторону желѣзнодорожнаго дѣла.

13) Правила о припискѣ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ частныхъ складовъ, благодаря каковымъ правиламъ отправители хлѣбныхъ грузовъ имѣютъ возможность включать подлежащій отправленію хлѣбъ въ станціонныя очереди безъ ввоза его на станціи и тѣмъ самымъ хранить его въ лучшихъ условіяхъ.

14) „Правила о порядкѣ отправленія грузовъ по разверсткѣ вагоновъ между отправителями", непредусмотрѣнныя Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, выработаны въ интересахъ грузоотправителей согласно указаніямъ многолѣтней практики.

15) Правила, въ развитіе статьи 52-й Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, установлены „о постепенности отправленія грузовъ малой скорости", сущность

коихъ заключается въ разрѣшеніи отправлять внѣ общей очереди, преимущественно передъ всѣми остальными грузами, тѣ грузы, которые по своему свойству или качеству не выдерживаютъ храненія при отправленіи и требуютъ немедленной отправки.

16) Правила перевозки живой рыбы по Закавказской жел. дорогѣ въ спеціальныхъ вагонахъ.

17) Правила перевозки живой домашней птицы и мелкихъ домашнихъ животныхъ въ садкахъ, корзинахъ и ящикахъ.

18) Облегченныя правила о перевозкѣ молока по билетамъ и масла со станцій Сибирской жел. дороги.

19) Правила о перевозкѣ мяса съ подвѣскою тушъ.

20) Правила о перевозкѣ невыдѣланныхъ кожъ.

21) Правила о перевозкѣ рогатаго скота, лошадей и свиней.

22) Правила „о нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ", урегулировавшія спорный между товаровладѣльцами и желѣзными дорогами вопросъ о томъ, на чьей обязанности лежитъ производство нагрузки и выгрузки грузовъ, и опредѣлившія, какіе именно грузы и въ какихъ случаяхъ грузовладѣльцы имѣютъ право нагружать или выгружать своими средствами.

23) Выработанъ рядъ мѣропріятій, имѣющихъ цѣлью: а) сократить на желѣзныхъ дорогахъ переборы, т. е. неправильное взиманіе желѣзнодорожными агентами провозныхъ и другихъ платежей въ большемъ противъ тарифовъ размѣрѣ; б) ускорить возвращеніе грузовладѣльцамъ сдѣланныхъ уже переборовъ и в) ускорить удовлетвореніе всякихъ другихъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, претензій за порчу грузовъ, недостачу ихъ, просрочку въ доставкѣ и др.

24) Подробныя правила и постановленія, упорядочившія перевозку по желѣзнымъ дорогамъ переселенцевъ и ихъ имущества.

25) Введены правила, установившія перевозку воинскихъ чиновъ и грузовъ прямымъ сообщеніемъ, взамѣнъ

практиковавшейся ранѣе крайне неудобной перевозки сихъ чиновъ и грузовъ ломаннымъ сообщеніемъ.

26) Установлено общее соглашеніе о прямомъ сообщеніи всей русской рельсовой сѣти съ Закавказской и Закаспійской (нынѣ Средне-Азіатской) желѣзными дорогами, при участіи черноморскихъ и волжско-каспійскихъ пароходствъ, дающее возможность при срочныхъ рейсахъ пароходовъ перевозить грузы прямымъ сообщеніемъ между всѣми станціями дорогъ сѣти, съ одной стороны, и станціями Закавказской и Закаспійской желѣзныхъ дорогъ, съ другой стороны, и такимъ образомъ эти двѣ послѣднія дороги въ отношеніи грузоваго движенія получили какъ бы непрерывную связь съ общей рельсовой сѣтью.

27) Въ интересахъ нашего экспорта достигнуто въ сѣверномъ заморскомъ сообщеніи соглашеніе о вывозномъ сообщеніи при посредствѣ иностранныхъ пароходныхъ предпріятій, которыя до тѣхъ поръ состояли въ непосредственномъ съ русскими желѣзными дорогами сношеніи только по ввозу иностранныхъ товаровъ.

28) Въ видахъ оживленія экспорта черезъ Архангельскъ установлено прямое вывозное и ввозное Бѣломорское сообщеніе.

29) Въ прямыхъ сухопутныхъ заграничныхъ сообщеніяхъ выработано и заключено новое соглашеніе о прямомъ пассажирскомъ и грузовомъ сообщеніяхъ съ австрійскими и венгерскими желѣзными дорогами.

30) Установлены правила и ускоренный порядокъ перевозки съ юга Россіи въ Москву и Петербургъ фруктовъ, вина и живыхъ растеній, а также фруктовъ въ Варшаву, чѣмъ устранено большинство поступавшихъ до того времени заявленій и жалобъ со стороны грузохозяевъ на порчу означенныхъ товаровъ отъ неудовлетворительныхъ условій перевозки.

31) Постоянно возрастающая потребность въ каменномъ углѣ и соотвѣтствующій сему весьма быстрый ростъ углепромышленности въ Донецкомъ бассейнѣ требовали установленія особыхъ правилъ перевозки минеральнаго

топлива въ этомъ районѣ, съ цѣлью возможнаго ускоренія оборота вагоновъ и предупрежденія всякихъ замѣшательствъ въ движеніи. Въ этихъ видахъ были пересмотрѣны, существенно измѣнены и дополнены прежнія правила перевозки каменнаго угля и соли въ Донецкомъ бассейнѣ съ распространеніемъ сихъ правилъ на руду и флюсы.

32) Взамѣнъ прежнихъ временныхъ правилъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ при дверныхъ загражденіяхъ (щитахъ) и временныхъ правилъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ ссыпную въ чехлахъ, изданы новыя правила перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ ссыпную, имѣющія существенное значеніе, помимо общаго урегулированія этого дѣла, еще главнымъ образомъ въ томъ отношеніи, что этими новыми правилами установлена обязательная для желѣзныхъ дорогъ перевозка при дверныхъ загражденіяхъ, болѣе дешевая, чѣмъ перевозка въ чехлахъ, въ виду чего хлѣбоотправителямъ предоставлена возможность отправлять хлѣбные грузы по желѣзнымъ дорогамъ съ меньшими накладными расходами.

33) Впервые изданныя общія правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ душевно-больныхъ, укушенныхъ бѣшенными животными и прокаженныхъ опредѣляютъ порядокъ и всѣ условія перевозки означенныхъ категорій больныхъ въ лечебныя заведенія, а также обратнаго проѣзда такихъ больныхъ домой въ случаѣ излѣченія, и такимъ образомъ упомянутыя правила имѣютъ весьма существенное значеніе въ ряду принимаемыхъ Правительствомъ общихъ врачебно-санитарныхъ мѣропріятій.

34) Установлено прямое пассажирское и грузовое сообщеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ Китайскою Восточною жел. дорогою.

35) Въ развитіе статьи 177-ой Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ установлены правила о порядкѣ обращенія пожарныхъ обществъ къ желѣзнымъ дорогамъ объ оказаніи содѣйствія при тушеніи пожаровъ. Въ ряду общихъ мѣръ, принимаемыхъ для борьбы съ пожарнымъ бѣдствіемъ, эти правила имѣютъ весьма

существенное значенiе, такъ какъ устанавливаютъ возможность, при предварительномъ соглашенiи мѣстныхъ пожарныхъ командъ или дружинъ со станцiоннымъ начальствомъ, безъ промедленiя отправлять команду или дружину на мѣсто возникновенiя пожара.

36) Въ измѣненiе и дополненiе статей 57, 68, 74, 75, 76, 99, 112, 119, 128, 135 и 136 Общаго Устава Россiйскихъ желѣзныхъ дорогъ изданы новыя правила о наложенныхъ платежахъ, облегчающiя значительно по сравненiю съ прежнимъ производство грузохозяевами сихъ операцiй.

Характеръ правилъ технической эксплоатацiи и ихъ влiянiе на таковую.

Однимъ изъ крупныхъ явленiй въ исторiи развитiя желѣзнодорожнаго дѣла за послѣднее десятилѣтiе Министерства Путей Сообщенiя является изданiе „Правилъ Технической Эксплоатацiи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованiя", утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенiя княземъ М. И. Хилковымъ 9 января 1898 года для введенiя въ дѣйствiе по желѣзнымъ дорогамъ.

Первоначально на желѣзныхъ дорогахъ дѣйствовали отдѣльныя правила по всѣмъ тремъ службамъ, а именно:

1) „Правила содержанiя и охраненiя желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованiя", первоначально изданныя въ 1874 году, въ видѣ Министерскаго Постановленiя, засимъ въ 1877, 79 и 81 гг. подвергшiяся нѣкоторымъ измѣненiямъ и дополненiямъ и вновь пересмотрѣнныя въ 1882 году, а въ 1883 году опубликованныя къ руководству желѣзныхъ дорогъ при постановленiи Министра Путей Сообщенiя Посьета отъ 15 января 1883 года за № 394.

2) „Правила движенiя по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованiя", первоначально изданныя въ 1874 году измѣненныя и дополненныя въ 1877, 79 и 81 гг., вновь пересмотрѣнныя въ 1883 г. и

объявленныя по желѣзнымъ дорогамъ въ іюнѣ 1883 г. при Министерскомъ Постановленіи № 3900, и

3) „Правила содержанія и употребленія подвижного состава на паровозныхъ дорогахъ", первоначально составленныя въ 1878 году, засимъ вновь разсмотрѣнныя въ 1881 г. и въ 1889 г., подвергнутыя обсужденію въ Техническомъ Совѣщаніи при Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ подъ предсѣдательствомъ Инженеръ-Генерала Н. П. Петрова, и наконецъ, по утвержденіи Министромъ Путей Сообщенія Гюббенетомъ въ 1891 г. изданныя къ руководству при Министерскомъ Постановленіи отъ 11 апрѣля 1891 года № 7044.

Вышеуказанныя правила, по распоряженію бывшаго Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія Статсъ-Секретаря С. Ю. Витте, были пересмотрѣны въ 1892 г., для чего были образованы двѣ особыя комиссіи: одна подъ предсѣдательствомъ Инженера Д. С. С. Кетрица, другая — подъ предсѣдательствомъ Инженера Д. С. С. Петровскаго. Выработанныя этими комиссіями „Правила содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ" и „Правила Движенія" по иниціативѣ Министра Путей Сообщенія Князя М. И. Хилкова были подвергнуты новому пересмотру въ 1896 году въ Инженерномъ Совѣтѣ, гдѣ получили свое дальнѣйшее развитіе и окончательную разработку подъ вліяніемъ преподаннаго Г. Министромъ совершенно новаго взгляда на желѣзнодорожное дѣло. По окончаніи этого пересмотра въ концѣ 1896 года Инженернымъ Совѣтомъ былъ изготовленъ общій сводъ правилъ подъ названіемъ „Правилъ Технической Эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія", каковыя правила, по утвержденіи 9 января 1898 г. объявлены для руководства по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ основу этихъ новыхъ правилъ положены два главныхъ основныхъ принципа, ярко характеризующихъ новую эпоху желѣзнодорожнаго дѣла:

1) Правила эти должны представлять собою минимальныя требованія и условія, обезпечивающія безопасность движенія, которыя должны быть предъявлены

всѣмъ дорогамъ за исключеніемъ лишь подъѣздныхъ путей второстепеннаго значенія; детальное же развитіе этихъ общихъ основныхъ положеній, а также составленіе по нимъ спеціальныхъ правилъ и инструкцій предоставлено непосредственно каждому мѣстному Управленію дороги самостоятельно въ зависимости отъ мѣстныхъ техническихъ условій и другихъ особенностей желѣзныхъ дорогъ, но подъ полною отвѣтственностью Начальника или Управляющаго дорогою, которымъ они и утверждаются, и засимъ представляются въ Министерство лишь для свѣдѣнія.

Подобный принципъ децентрализаціи послужилъ толчкомъ къ развитію самодѣятельности мѣстныхъ Управленій дорогъ, направленной на удовлетвореніе спеціальныхъ нуждъ каждой дороги и улучшеніе способовъ движенія.

Какъ яркую иллюстрацію самостоятельности дѣйствій мѣстныхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ и отношенія къ нимъ центральныхъ органовъ Министерства Путей Сообщенія, вытекающихъ изъ условій нынѣ дѣйствующихъ Правилъ Технической Эксплоатаціи, можно указать на слѣдующій, далеко не единичный, примѣръ. Выборъ аппаратовъ для сношеній о движеніи поѣздовъ долженъ производиться по иниціативѣ мѣстныхъ Управленій, но съ утвержденія Министра, разработка-же доставленныхъ инструкцій по примѣненію и пользованію маленькими аппаратами никакой регламентаціи центральныхъ органовъ не подлежитъ.

2) По прежнимъ Правиламъ Движенія весьма важное значеніе придавалось составленію особыхъ росписаній и графиковъ для движенія поѣздовъ, основаніемъ къ чему служитъ устарѣлый взглядъ на росписанія, какъ на мѣру, обезпечивающую безопасность движенія поѣздовъ; между тѣмъ по новымъ правиламъ Технической Эксплоатаціи допущено на дорогахъ коренное измѣненіе въ движеніи поѣздовъ, не перевозящихъ людей, а именно предоставлено отправлять поѣзда, не перевозящіе людей, какъ ранѣе росписанія, такъ и вовсе безъ росписанія.

Такимъ образомъ отъ росписаній поѣздовъ отнятъ не присущій имъ характеръ элемента, обезпечивающій безопасность движенія, и сохранено за ними ихъ коренное и единственное значеніе хозяйственной мѣры эксплоатаціи.

Указанный взглядъ на дѣло, конечно, не могъ сразу получить право гражданства на желѣзныхъ дорогахъ только потому, что на большинствѣ дорогъ сѣти упорно держался взглядъ на росписаніе поѣздовъ, какъ на необходимую мѣру безопасности движенія. Этотъ взглядъ, между прочимъ, послужилъ главной причиной неудачи созваннаго по почину Князя М. И. Хилкова въ Нижнемъ-Новгородѣ въ 1896 г. особаго Совѣщанія представителей Службы Движенія и Тяги для разсмотрѣнія вопроса объ условіяхъ, при которыхъ возможно достигнуть ускоренія хода товарныхъ поѣздовъ, отчего работы Совѣщанія въ сущности не приведены ни къ какимъ конечнымъ результатамъ, и вопросъ остался открытымъ.

На нѣкоторыхъ же дорогахъ сѣти вышеизложенный новый принципіальный взглядъ на движеніе товарныхъ поѣздовъ сразу получилъ очень широкое примѣненіе, такъ какъ дороги: Юго-Западныя, Екатерининская, Рязанско-Уральская, Николаевская, Харьково-Николаевская и Владикавказская ввели у себя движеніе товарныхъ поѣздовъ безъ росписаній, назначивъ лишь время отправленія поѣзда съ начальной станціи; дальнѣйшія же остановки по станціямъ обусловлены исключительно дѣйствительной потребностью стоянки для коммерческихъ и техническихъ надобностей.

Обстоятельство это дало возможность увеличить число паръ товарныхъ поѣздовъ, увеличить коммерческую скорость ихъ и улучшить оборотъ подвижного состава, что при настоящихъ тяжелыхъ для желѣзныхъ дорогъ обстоятельствахъ уже приноситъ громадную пользу въ смыслѣ правильной утилизаціи паровозовъ и товарныхъ вагоновъ Вопросы объ этихъ облегченныхъ способахъ отправленія поѣздовъ ранѣе росписанія на Екатерининской и Юго-Западныхъ дорогахъ были разсмотрѣны на XIV и XV Совѣщательныхъ Съѣздахъ Представителей Службы Дви-

женія, при чемъ выяснилось, что при примѣненіи этого способа отправленія товарныхъ поѣздовъ, средняя коммерческая скорость движенія на участкахъ Екатерининской дороги составляла въ 1899 до 10 вер. въ часъ, а въ 1901 г. повысилась до 11,3 вер. въ часъ, т. е. увеличилась на 13%, а 1902 г. средняя скорость достигла 12,8 вер. въ часъ, т. е. еще увеличилась противъ 1901 г. на 12%; равнымъ образомъ на Юго-Западныхъ дорогахъ примѣненіе правилъ обращенія товарныхъ поѣздовъ безъ росписаній на двупутномъ участкѣ Знаменка-Цвѣтково за 1900 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1899 г. выразилось въ увеличеніи средней коммерческой скорости движенія товарныхъ поѣздовъ на 7,5%, причемъ средній составъ этихъ поѣздовъ въ 1900 году, по сравненію съ 1899 годомъ, ничуть не понизился. Соотвѣтственно этому увеличенію средней коммерческой скорости на Екатерининской дорогѣ въ 1899 году для выполненія произведеннаго пробѣга товарными поѣздами затрачено на 136.250 часовъ болѣе противъ росписанія, т. е. на 17%, а въ 1901 году затрачено болѣе противъ росписанія 667 часовъ 38 минутъ, т. е. 0,008%; такимъ образомъ можно съ достаточною вѣроятностью сказать, что Екатерининская дорога при условіяхъ эксплоатаціи 1901 г. могла бы выполнить пробѣгъ 1899 г., имѣя въ своемъ распоряженіи менѣе на 2.000 вагоновъ и 40 паровозовъ по сравненію съ бывшимъ въ томъ же 1899 г. количествомъ паровозовъ и вагоновъ. Въ 1902 году количество перевезеннаго груза противъ 1901 года увеличилось на 10 милл. пудовъ, и количество погруженныхъ и принятыхъ груженыхъ вагоновъ увеличилось противъ 1901 года почти на 10%, между тѣмъ количество вагоновъ фактически находившихся въ распоряженіи Службы Движенія въ 1902 году даже нѣсколько уменьшилось противъ 1901 г. (вслѣдствіе увеличенія долга за сосѣдними дорогами).

Такимъ образомъ, изъ вышеприведенныхъ числовыхъ данныхъ о результатахъ работы дорогъ Екатерининской и Юго-Западныхъ усматривается, что съ введеніемъ на

этихъ дорогахъ способа отправленія товарныхъ поѣздовъ безъ росписаній и ранѣе росписаній представилась возможность значительно повысить коммерческую скорость этихъ поѣздовъ и, слѣдовательно, ускорить движеніе товарныхъ поѣздовъ, т. е. практически найденъ способъ разрѣшенія задачи, которая въ 1896 году была предложена Нижегородскому Съѣзду Представителей Движенія и Тяги.

Въ виду указанныхъ результатовъ, полученныхъ отъ введенія способа обращенія товарныхъ поѣздовъ безъ росписаній на отдѣльныхъ единичныхъ дорогахъ сѣти, было созвано въ текущемъ году въ августѣ мѣсяцѣ особое Совѣщаніе Начальниковъ и Управляющихъ дорогъ для разсмотрѣнія вопроса о возможности примѣненія указаннаго способа на прочихъ дорогахъ сѣти, въ видахъ улучшенія и ускоренія въ передвиженіи грузовъ по сѣти въ предстоящую хлѣбную компанію.

Состоявшійся 7 августа 1904 г. Съѣздъ Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ, обсудивъ вопросъ объ улучшеніи утилизаціи подвижного состава, въ связи съ предстоящей работой дорогъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, пришелъ, между прочимъ, къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ, циркулярно сообщеннымъ Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ дорогъ 21/23 августа 1904 г. за № 35183.

Признать неразрывно связаннымъ съ системой отправленія поѣздовъ, по росписанію или безъ росписанія,— порядокъ отправленія единично слѣдующихъ паровозовъ обязательно безъ росписанія съ предѣльной скоростью, допускаемой по типу паровоза, съ преимуществомъ передъ всѣми товарными поѣздами и съ правомъ отправленія товарныхъ поѣздовъ всѣхъ наименованій вслѣдъ за одиночно слѣдующими паровозами на интервалахъ времени (примѣрно отъ 10 до 15 мин.) на всѣхъ перегонахъ и во всякое время дня и ночи: исключеніе въ этомъ отношеніи должны представлять лишь участки линіи, оборудованныя электрической блокировкой.

Признать, что введеніе способа отправленія поѣздовъ ранѣе росписанія на всѣхъ безъ исключенія однопутныхъ

и двухпутныхъ участкахъ дорогъ, представляетъ испытанное средство усиленія работоспособности подвижного состава, равно какъ и отправленіе поѣздовъ вовсе безъ росписанія на двухпутныхъ линіяхъ, но при соблюденіи въ этомъ случаѣ нижеприведенныхъ условій:

а) строго придерживаться принципа, что станціи обязаны стремиться къ безостановочному пропуску каждаго поѣзда, если впереди лежащій перегонъ свободенъ и поѣзду нѣтъ потребности въ остановкѣ, каковая потребность должна быть извѣстна личному персоналу, сопровождающему поѣздъ;

б) отправленіе поѣздовъ ранѣе росписаній должно производиться со всѣхъ станцій, за исключеніемъ станцій формированія поѣздовъ, для каковыхъ станцій въ смыслѣ внутренняго распорядка можетъ быть сохраняемо отправленіе поѣздовъ въ часы, назначенные росписаніемъ;

в) такъ какъ при отсутствіи неблагопріятныхъ условій, принятыхъ для опредѣленія временъ перегоновъ, поѣздъ можетъ сокращать время нахожденія въ пути, отнюдь не превосходя принятыхъ на дорогѣ предѣльныхъ скоростей, то машинистамъ должно быть предоставлено право въ извѣстномъ процентномъ отношеніи сокращать время нахожденія въ пути на перегонахъ, что, при заполненіи пропускной способности, значащейся на графикѣ, равносильно введенію въ движеніе запаса времени, который имѣется въ распоряженіи при работѣ не полнымъ графикомъ. (Екатерининская дорога практикуетъ порядокъ разрѣшенія сокращать время нахожденія въ пути на перегонахъ на 15%).

Въ приведенныхъ постановленіяхъ Совѣщанія Начальниковъ и Управляющихъ дорогъ окончательно санкціонированы новые методы производства движенія и способы утилизаціи подвижного состава, вырабатывавшіеся отдѣльными дорогами подъ вліяніемъ нынѣ дѣйствующихъ правилъ Технической Эксплоатаціи, въ разработкѣ каковыхъ близкое участіе принимали тѣ же піонеровыя дороги, особенно же Юго-Западныя и Екатерининская.

Вышеизложенное вполнѣ опредѣленно рисуетъ раз-

витіе самодѣятельности дорогъ подъ вліяніемъ взглядовъ центральныхъ органовъ Министерства на значеніе мѣстной инициативы въ большомъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, нашедшемъ, между иными проявленіями дѣятельности упомянутыхъ органовъ, въ разработкѣ и проведеніи въ жизнь правилъ Технической Эксплоатаціи.

Еще однимъ примѣромъ самодѣятельности дорогъ можно указать на широкое развитіе безпересадочныхъ пассажирскихъ сообщеній. Нижеприведенная вѣдомость переименовываетъ безпересадочныя сообщенія, установленныя до 1895 года и дѣйствующія въ текущемъ 1904 году.

Вѣдомость безпересадочныхъ пассажирскихъ сообщеній:

1895 года.	1904 года.
1) С.-Петербургъ - Варшава.	1) С.-Петербургъ-Варшава.
2) С.-Петербургъ - Вержболово.	2) С.-Петербургъ-Вержболово.
3) С.-Петербургъ-Кіевъ.	3) СПБургъ-Витебскъ-Жлобинъ.
4) С.-Петербургъ-Одесса.	4) С.-Петербургъ-Вязьма.
5) СПБургъ-Рига (чрезъ Тапсъ).	5) С.-Петербургъ-Кіевъ.
6) СПБургъ-Рига (чрезъ Псковъ).	6) С.-Петербургъ-Кострома.
7) Москва-Варшава.	7) С.-Петербургъ-Одесса.
8) Москва-Воронежъ.	8) С.-Петербургъ-Рига (чрезъ Тапсъ).
9) Москва-Егорьевскъ.	9) С.-Петербургъ-Рига (чрезъ Псковъ).
10) Москва-Зарайскъ.	10) С.-Петербургъ-Севастополь.
11) Москва - Казань (Свіяжскъ).	11) С.-Петербургъ-Рыбинскъ-Ярославль.
12) Москва-Кинешма.	12) С.-Петербургъ-Ѳеодосія.

13) Москва-Кіевъ.
14) Москва-Муромъ.
15) Москва-Озеры.
16) Москва-Ростовъ (чрезъ Воронежъ).
17) Москва - Саратовъ (чрезъ Рязань).
18) Москва-Севастополь.
19) Москва-Челябинскъ (чрезъ Тулу-Ряжскъ).
20) Варшава-Александр.-Берлинъ.
21) Варшава-Вѣна.
22) Варшава-Граница.
23) Варшава-Лодзь.
24) Варшава-Сосновицы.
25) Кіевъ-Брестъ.
26) Кіевъ-Воронежъ.
27) Кіевъ-Граево.
28) Кіевъ-Ольшаница.
29) Одесса-Кишиневъ.
30) Харьковъ-Екатеринославъ.
31) Харьковъ-Елисаветградъ.
32) Харьковъ-Севастополь.
33) Курскъ-Ростовъ.
34) Краматорская-Лугански.
35) Вязьма-Батраки.

13) Москва-Баку-Тифлисъ.
14) Москва-Варшава.
15) Москва-Воронежъ.
16) Москва-Веневъ.
17) Москва-Вязьма (чрезъ Лихославль).
18) Москва-Егорьевскъ.
19) Москва-Елецъ.
20) Москва-Зарайскъ.
21) Москва-Иваново (чрезъ Александровъ).
22) Москва-Иркутскъ (чрезъ Тулу).
23) Москва-Казань (Свіяжскъ).
24) Москва-Калуга.
25) Москва-Кинешма.
26) Москва-Кіевъ.
27) Москва-Киржачъ.
28) Москва-Минер. Воды-Кисловодскъ.
29) Москва-Муромъ.
30) Москва-Озеры.
31) Москва-Подволочискъ.
32) Москва-Рига (чрезъ Смоленскъ).
33) Москва-Рига (чрезъ Ржевъ-Крейцбургъ).
34) Москва-Ростовъ (чрезъ Воронежъ).
35) Москва-Ростовъ (чрезъ Курскъ).

36) Ковно-С.-Петербургъ.
37) Либава-Кременчугъ.
38) Либава-Рига.
39) Ростовъ-Новороссійскъ.
40) Петроковъ-Сосновицы.

36) Москва-Рыбинскъ.
37) Москва-Саратовъ (чрезъ Рязань).
38) Москва-Саратовъ (чрезъ Богоявленскъ).
39) Москва-Севастополь.
40) Москва-Сызрань (чрезъ Рязань-Рузаевку).
41) Москва-Челябинскъ (чрезъ Тулу-Ряжскъ).
42) Москва-Челябинскъ (чрезъ Рязань-Ряжскъ).
43) Москва-Щелково.
44) Москва-Ярославль (чрезъ Новки).
45) Москва-Өеодосія.
46) Варшава-Александр.-Берлинъ.
47) Варшава-Брянскъ.
48) Варшава-Вѣна.
49) Варшава-Граница.
50) Варшава-Домбровъ-Горная.
51) Варшава-Кіевъ.
52) Варшава-Лодзь.
53) Варшава-Одесса.
54) Варшава-Берлинъ-Парижъ.
55) Варшава-Рига.
56) Варшава-Ростовъ.
57) Варшава-Ростовицы.
58) Варшава-Червонный Боръ.
59) Кіевъ-Бѣлая Церковь.
60) Кіевъ-Брестъ.
61) Кіевъ-Волочискъ.

62) Кіевъ-Воронежъ.
63) Кіевъ-Граево.
64) Кіевъ-Екатеринославъ.
65) Кіевъ-Курскъ.
66) Кіевъ-Николаевъ.
67) Кіевъ-Ольшаница.
68) Кіевъ-Радзивилловъ.
69) Кіевъ-Ростовъ.
70) Кіевъ-Харьковъ (чрезъ Полтаву).
71) Кіевъ-Харьковъ (чрезъ Ворожбу).
72) Кіевъ-Умань.
73) Одесса-Брестъ.
74) Одесса-Бѣлостокъ.
75) Одесса-Баку.
76) Одесса-Волочискъ.
77) Одесса-Кишиневъ.
78) Одесса-Унгени.
79) Харьковъ-Воронежъ (чрезъ Лиски).
80) Харьковъ-Екатеринославъ.
81) Харьковъ-Елисаветградъ.
82) Харьковъ-Купянскъ.
83) Харьковъ-Лугансĸъ.
84) Харьковъ-Одесса.
85) Харьковъ-Пенза.
86) Харьковъ-Ростовъ.
87) Харьковъ-Севастополь.
88) Владикавказъ-Баку.
89) Волочискъ-Ростовъ.
90) Курскъ-Ростовъ.
91) Краматорская-Лугансĸъ.

92) Вязьма-Батраки.
93) Ковно-Двинскъ.
94) Ковно-С.-Петербургъ.
95) Либава-Кременчугъ.
96) Либава-Рига.
97) Маріуполь- Харьковъ.
98) Рѣжица-Вержболово.
99) Рига-Вержболово (чрезъ Муравьево).
100) Рига-Вержболово (чрезъ Двинскъ).
101) Рига-Виндава.
102) Рига-Ревель.
103) Рига-Рыбинскъ.
104) Ростовъ-Баку.
105) Ростовъ-Владикавказъ.
106) Ростовъ-Дебальцево.
107) Ростовъ-Екатеринославль.
108) Ростовъ-Елисаветградъ.
109) Ростовъ-Новороссійскъ.
110) Царицынъ-Новороссійскъ.
111) Тула-Елецъ.
112) Константиновка-Еленовка.
113) Саратовъ-Вольскъ.
114) Саратовъ-Пенза.
115) Николаевъ-Ростовъ.
116) Александровъ-Екатеринославъ.
117) Бердянскъ-Екатериславъ.
118) Пятихатка-Екатеринославъ-Лугансвъ.

119) Купянскъ-Никитовка.
120) Вернадовка-Кустаревка.
121) Екатеринославъ-Фастовъ.
122) Казатинъ-Граево.
123) Знаменка-Бирзула.
124) Люблинъ-Лапы.
125) Лодзь-Томашевъ.
126) Джанкой-Керчь.
127) Кашинъ-Красный Холмъ.
128) Тифлисъ-Боржомъ.
129) Поти-Кутаисъ.
130) Шаропань-Кутаисъ.
131) Боржомъ-Паркъ-Бакуріани.
132) Батумъ-Баку.
133) Балашевъ-Пенза.
134) Балашевъ-Ртищево.
135) Сызрань-Оренбургъ.
136) Челябинскъ-Томскъ.
137) Челябинскъ-Байкалъ.
138) Танхой-Срѣтенскъ.
139) Харбинъ-Владивостокъ.
140) Псковъ-Новосокольники.
141) Кременчугъ-Вильна.
142) Петроковъ-Сосновицы.

Изъ приведенной вѣдомости усматривается, что въ 1895 г. было 40 прямыхъ безпересадочныхъ сообщеній, а въ 1904 году 142, т. е. приростъ за десятилѣтіе составилъ 250%. За исключеніемъ безпересадочнаго сообщенія Сибирской магистрали, установленнаго по инициативѣ центральныхъ установленій, остальныя разработаны и

введены въ жизнь по почину мѣстныхъ Управленій дорогъ, стремившихся возможно шире удовлетворить нарождающіяся требованія жизни.

Стремленія эти были направлены какъ на улучшеніе согласованія поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ, такъ и на увеличеніе скорости перевозки пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ; достигнутые въ этомъ отношеніи результаты показаны въ нижеслѣдующей таблицѣ суточнаго пробѣга поѣздовъ постояннаго обращенія по лѣтнему росписанію 1890 и 1900 годовъ:

Разряды поѣздовъ.	Скорость поѣздовъ верстъ въ часъ.	Лѣтомъ 1890 г.		Лѣтомъ 1900 г.	
		Суточный пробѣгъ поѣздовъ каждаго разряда.			
		Версты.	Въ % всего пробѣга.	Версты.	Въ % всего пробѣга.
1	Болѣе 50 верстъ.	—	—	2.264	0,80%
2	Отъ 45 до 50 вер.	—	—	11.212	3,99%
3	„ 40 „ 45 „	4.426	3,31%	10.441	3,72%
4	„ 35 „ 40 „	7.694	5,76%	24.133	8,55%
5	„ 30 „ 35 „	26.299	19,68%	59.618	21,24%
6	„ 25 „ 30 „	36.361	27,22%	68.121	24,23%
7	„ 20 „ 25 „	35.877	26,85%	69.392	24,69%
8	Менѣе 20 верстъ.	22.947	17,18%	35.922	12,78%
	Итого . . .	133.604	100,00—	281.103	100,00—

Изъ этой таблицы видно, что въ 1900 году имѣлись уже поѣзда со скоростью свыше 45 верстъ въ часъ, чего не было въ 1890 году; затѣмъ поѣзда первыхъ четырехъ разрядовъ, т. е. ходящіе со скоростью свыше 35 верстъ въ часъ, составляли въ 1900 году около 17% всего суточнаго пробѣга, между тѣмъ какъ въ 1890 году они составляли только 9% этого пробѣга; условія же перевозки пассажировъ послѣ 1900 года мало измѣнились.

Главнѣйшія мѣропріятія судебно-административнаго характера.

Изъ числа нововведеній, проведенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія по юридической части Управленія ж. д. за послѣднее десятилѣтіе, обращаютъ на себя вниманіе нижеслѣдующія, имѣющія цѣлью облегчить лицамъ неимущимъ возможность скорѣйшаго удовлетворенія претензій ихъ за увѣчья и убытки, а равно удовлетвореніе ихъ и за отчужденіе имуществъ. Раньше дѣла эти даже на самыя небольшія суммы тянулись очень долго, иногда по нѣсколько лѣтъ, и такимъ положеніемъ ихъ пользовались особые скупщики претензій и даже цѣлыя конторы, которые уплачивали собственникамъ претензій сравнительно небольшую часть ихъ претензій, всю же остальную долю они получали впослѣдствіи отъ Министерства Путей Сообщенія въ свою собственную пользу.

Для устраненія такого положенія дѣла Министерство Путей Сообщенія признало полезнымъ для общаго хода дѣлъ въ центральномъ и мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ жел. дорогъ войти въ сношеніе съ Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ о передачѣ на разрѣшеніе Совѣтовъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вопросовъ: 1) о назначеніи пособій пострадавшимъ при эксплоатаціи лицамъ и ихъ семействамъ въ размѣрахъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, до 10,000 руб. для единовременныхъ и 1000 руб. для ежегодныхъ пособій. 2) о добровольныхъ сдѣлкахъ по отчужденію имуществъ, не превышающихъ 10,000 руб. по каждой отдѣльной сдѣлкѣ. Какъ Министерство Финансовъ, такъ и Государственный Контролеръ согласились на эти предположенныя Министерствомъ Путей Сообщенія мѣры, направленныя главнымъ образомъ къ ускоренію производства по указаннымъ дѣламъ и возможному, вмѣстѣ съ тѣмъ, предотвращенію жалобъ заинтересованныхъ лицъ и учрежденій и сокращенію числа предъявляемыхъ къ дорогамъ судебныхъ исковъ, въ связи

съ уменьшеніемъ расходовъ казны на уплату по такимъ дѣламъ процентовъ и судебныхъ издержекъ. При этомъ Министерство Путей Сообщенія имѣло въ виду указаннымъ мѣропріятіемъ по дѣламъ объ увѣчьяхъ, главнымъ образомъ, облегчить для претендателей возможность полученія причитающагося имъ вознагражденія непосредственно отъ желѣзныхъ дорогъ и парализовать дѣятельность посредническихъ конторъ, пользовавшихся для своихъ личныхъ цѣлей вообще медленностью разрѣшенія таковыхъ претензій, обусловленною существовавшимъ ранѣе порядкомъ. Согласованный между тремя вѣдомствами новый порядокъ введенъ въ дѣйствіе циркулярами Управленія желѣзныхъ дорогъ по Юридической Части отъ 15 декабря 1901 г. за № 52689 и отъ 17 іюня 1904 г. за № 1406 (27681) 14063.

Кромѣ того, въ видахъ сокращенія числа и облегченія веденія судебныхъ дѣлъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министерство Путей Сообщенія признало необходимымъ измѣнить порядокъ окончанія дѣлъ этихъ миромъ и разрѣшенія вопросовъ о необжалованіи судебныхъ рѣшеній какъ въ апелляціонномъ, такъ и въ кассаціонномъ порядкѣ. Въ виду указаній практики, считая необходимымъ расширить полномочія мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи производящихся на линіяхъ судебныхъ дѣлъ и вмѣстѣ съ тѣмъ освободить центральное Управленіе отъ менѣе крупныхъ дѣлъ мѣстныхъ Управленій, Министерство Путей Сообщенія входило въ надлежащее сношеніе о семъ съ Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, вслѣдствіе чего состоялось между тремя вѣдомствами соглашеніе, въ силу коего окончательное разрѣшеніе возникающихъ по судебнымъ дѣламъ въ мѣстныхъ Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вопросовъ о мировыхъ сдѣлкахъ и объ оставленіи безъ обжалованія судебныхъ рѣшеній какъ въ апелляціонныя, такъ и кассаціонныя инстанціи, предоставлено:

Начальнику дороги: а) *по искамъ къ дорогѣ*, если сумма капитала, подлежащая уплатѣ на удовлетвореніе иска,

не считая %% и судебныхъ издержекъ, составляетъ не болѣе 50 руб. по каждому дѣлу, и въ случаяхъ присужденія съ дороги или назначенія по мировой сдѣлкѣ періодическихъ денежныхъ выдачъ—если таковая выдача составляетъ не болѣе 5 руб. въ годъ, не считая процентовъ и судебныхъ издержекъ, и б) *по искамъ желѣзной дороги*—если разница между капитальной суммой иска и капитальной суммой, причитающейся въ пользу истца по судебному рѣшенію или мировой сдѣлкѣ, не выходитъ изъ предѣловъ означенныхъ нормъ.

Мѣстному Совѣту, а) *по искамъ къ дорогѣ*—если уплачиваемая сумма капитала составляетъ болѣе 50 и не болѣе 10,000 рублей по каждому дѣлу, не считая процентовъ и судебныхъ издержекъ, и при назначеніи по мировой сдѣлкѣ, или судебному рѣшенію періодическихъ выдачъ,—если выдача составляетъ болѣе 5 рублей и не превышаетъ 1,000 рублей въ годъ, не считая процентовъ и судебныхъ издержекъ, и б) *по искамъ дороги*—если такимъ же нормамъ соотвѣтствуетъ разница капитальной суммы иска и капитальной суммы, причитающейся въ пользу дороги по судебному рѣшенію или мировому соглашенію (объявлено по дорогамъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по Юридической Части отъ 17—19 октября с. г. за № 44176 (20601) 219).

Что касается до судебныхъ дѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, то въ отношеніи ихъ установленъ, по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, порядокъ, въ силу коего Начальнику сего Управленія предоставляется рѣшеніе вопросовъ о мировыхъ сдѣлкахъ и о необжалованіи судебныхъ рѣшеній а) *по искамъ къ Управленію* — если уплачиваемая сумма капитала не болѣе 500 руб. по каждому дѣлу, и при назначеніи по мировой сдѣлкѣ или судебному рѣшенію періодическихъ выдачъ,—если выдача составляетъ не болѣе 50 руб. въ годъ,—въ тѣхъ и другихъ случаяхъ не считая процентовъ и судебныхъ издержекъ, и б) *по искамъ Управленія*—если разница между капиталомъ иска и капиталомъ, причитающимся въ пользу истца по су-

дебному рѣшенію или мировой сдѣлкѣ, не выходитъ изъ предѣловъ тѣхъ же нормъ. Разрѣшеніе же дѣлъ на суммы, превышающія эти размѣры, сохранено за Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, какъ равно Комитету принадлежитъ право окончательно рѣшать дѣла мѣстныхъ Управленій, превышающія по суммѣ вышесказанныя полномочія мѣстныхъ Совѣтовъ по судебнымъ дѣламъ, производящимся на линіяхъ.

Въ видахъ болѣе тщательнаго разсмотрѣнія и скорѣйшаго выясненія дѣлъ по предъявляемымъ къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ претензіямъ частныхъ лицъ и учрежденій, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ (по Юридической части) изданъ 25 октября 1902 г. за № 48537 18767 циркуляръ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ нижеслѣдующаго содержанія:

„Изъ доходящихъ до разсмотрѣнія Управленія желѣзныхъ дорогъ судебныхъ дѣлъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ усматривается, что значительное количество исковъ возникаетъ лишь потому, что подлежащія службы дорогъ отказываютъ въ удовлетвореніи требованій претендателей безъ собранія всѣхъ необходимыхъ въ разъясненіе претензій данныхъ; юридическія же части, съ своей стороны, получивъ копіи исковыхъ прошеній и всѣ относящіеся къ дѣлу документы, весьма часто, хотя изъ дѣлъ и усматривается неосновательность возраженій подлежащихъ службъ, доводятъ дѣла до судебнаго разсмотрѣнія, не представляя докладовъ объ удовлетвореніи исковыхъ требованій. Если такое направленіе дѣлъ можетъ быть частью объяснено отсутствіемъ необходимыхъ свѣдѣній и невыясненіемъ всѣхъ фактическихъ обстоятельствъ въ моментъ предъявленія иска и назначенія дѣла къ слушанію въ судѣ, то такое соображеніе не можетъ имѣть мѣста въ то время, когда дѣло уже разсмотрѣно въ первой инстанціи суда, такъ какъ въ этомъ положеніи дѣлъ, за малыми исключеніями, всѣ обстоятельства представляются обыкновенно настолько подробно и всесторонне выясненными, что имѣется достаточно данныхъ для болѣе

или менѣе безошибочнаго разрѣшенія вопроса о дальнѣйшемъ направленіи дѣлъ. Между, тѣмъ изъ поступающихъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ дѣлъ, при рапортахъ Начальниковъ дорогъ по вопросамъ о подачѣ или неподачѣ кассаціонныхъ жалобъ, усматривается, что мѣстными Управленіями подаются нерѣдко аппелляціонныя жалобы на рѣшенія первой инстанціи суда безъ достаточныхъ основаній, а второй инстанціи остается лишь утвердить рѣшеніе первой, съ возложеніемъ на дорогу излишнихъ расходовъ на % и судебныя издержки.

Такое направленіе дѣлъ представляется безусловно неправильнымъ и, вызываетъ справедливыя жалобы претендателей и истцовъ, колеблетъ довѣріе къ желѣзнымъ дорогамъ товарохозяевъ и прочихъ лицъ, имѣющихъ къ желѣзнымъ дорогамъ требованія, причемъ вызываемые такимъ образомъ убытки претендателей не всегда даже вознаграждаются уплатою причитающихся имъ %. Независимо отъ сего, такое положеніе дѣлъ ложится тяжелымъ бременемъ и на подлежащія службы и юридическія части, вызывая необходимость въ неоднократномъ разсмотрѣніи одного и того же дѣла, въ излишней перепискѣ, непроизводительной явкѣ въ судебныя засѣданія и т. п.; судебныя же мѣста обременяются безъ надобности многочисленными судебными дѣлами, которыя могли бы быть окончены, при болѣе внимательномъ отношеніи, къ обоюдной выгодѣ сторонъ, помимо суда. Наконецъ, восхожденіе такихъ дѣлъ до судебнаго разсмотрѣнія налагаетъ на дорогу обязанность уплачивать % за время разсмотрѣнія дѣла въ судѣ, а также судебныя и за веденіе дѣла издержки.

„Имѣя все сказанное въ виду, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ гг. Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ поручить подлежащимъ службамъ принять всѣ мѣры къ наиболѣе подробному выясненію всѣхъ обстоятельствъ претензіонныхъ дѣлъ, при самомъ ихъ возникновеніи, и если бы оказалось, что ходатайства просителей представляются правильными, то удовлетворять таковыя въ установленномъ порядкѣ. Одновременно

съ симъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ проситъ предложить юридическимъ частямъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда свѣдѣнія, полученныя въ разъясненіе обстоятельствъ по данному иску, приводятъ къ убѣжденію, что возраженія дороги не могутъ быть уважены въ судебномъ порядкѣ, немедленно направлять такіе иски въ установленномъ порядкѣ къ миролюбивому удовлетворенію. При этомъ необходимо обратить особое вниманіе на дѣла, уже разрѣшенныя въ первой инстанціи суда, когда дѣла по большей части представляются вполнѣ выясненными, и, слѣдовательно, Управленію дороги не можетъ представляться затрудненій къ разсмотрѣнію предъявленныхъ требованій во всѣхъ подробностяхъ и разрѣшить вопросъ о дальнѣйшемъ ихъ направленіи.

„Рекомендуемый порядокъ разрѣшенія претензіонныхъ и исковыхъ дѣлъ долженъ имѣть своимъ послѣдствіемъ значительное уменьшеніе количества судебныхъ исковъ, облегченіе труда подлежащихъ частей и службъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, сокращеніе расходовъ по уплатѣ % и судебныхъ издержекъ и скорѣйшее удовлетвореніе дорогами справедливыхъ требованій частныхъ лицъ и учрежденій".

Комитетъ по распредѣленію между заводами заказовъ на подвижной составъ, рельсы и скрѣпленія.

Въ послѣдніе годы отчетнаго десятилѣтія при Министерствѣ путей сообщенія былъ учрежденъ Комитетъ по распредѣленію между заводами заказовъ на подвижной составъ, рельсы и скрѣпленія, возникновеніе котораго объясняется нижеслѣдующими обстоятельствами.

Постепенное расширеніе и значительное улучшеніе оборудованія заводовъ, занимающихся изготовленіемъ подвижного состава, рельсовъ, скрѣпленій и прочихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей и учрежденіе нѣсколькихъ новыхъ подобныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ періодъ усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства привели къ развитію общей производительности

заводовъ за предѣлы дѣйствительнаго на означенныя издѣлія спроса со стороны нашей желѣзнодорожной сѣти. Въ зависимости отъ сего, а также вслѣдствіе наступившихъ на денежномъ рынкѣ стѣсненій въ названной отрасли промышленности обнаружился кризисъ.

Правительство поставлено было въ необходимость принять мѣры для предупрежденія дальнѣйшихъ неблагопріятныхъ послѣдствій кризиса и для облегченія наиболѣе благонадежнымъ заводамъ возможности пережить трудное для нихъ время безъ новыхъ потрясеній и потерь.

Къ числу важнѣйшихъ изъ этихъ мѣръ относятся возвышеніе предѣльныхъ цѣнъ на вышеуказанные предметы, согласованное по возможности съ интересами промышленности.

Подъ вліяніемъ совокупности изъясненныхъ обстоятельствъ, отношенія казны къ заводамъ еще болѣе осложнились, причемъ дѣло распредѣленія между заводами заказовъ сдѣлалось особенно труднымъ, такъ какъ на ряду съ выгодами дорогъ должны были быть принимаемы въ соображеніе и интересы соотвѣтствующихъ отраслей промышленности и задачи скорѣйшей и осторожной ликвидаціи послѣдствій перепроизводства и промышленнаго кризиса—для чего требовалось подробное во всѣхъ отношеніяхъ — техническомъ, экономическомъ и финансовомъ, ознакомленіе съ заводами и условіями ихъ дѣятельности, періодическій ихъ осмотръ, сообщеніе статистическихъ свѣдѣній касающихся размѣровъ и стоимости производства и т. д.

Для правильнаго разрѣшенія такихъ вопросовъ и былъ поднятъ Министерствомъ Финансовъ вопросъ объ образованіи Комитета по распредѣленію между заводами заказовъ и по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія 1 февраля 1902 года Высочайше повелѣно: вопросъ объ образованіи при Министерствѣ Путей Сообщенія Комитета для распредѣленія между заводами заказовъ на рельсы, подвижной составъ и прочія желѣзнодорожныя принадлежности обсудить въ Особомъ Совѣщаніи подъ Предсѣдательствомъ Предсѣдателя

Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

28 іюня 1902 г. послѣдовало Высочайшее Его Императорскаго Величества утвержденіе Журнала Особаго Совѣщанія объ образованіи Комитета по распредѣленію заказовъ.

Дѣятельность Комитета выразилась со дня учрежденія 1 января 1902 года:

а) Въ осмотрѣ заводовъ.

б) Въ собираніи свѣдѣній о производительности и техническомъ оборудованіи заводовъ, объ особенностяхъ производства каждаго изъ нихъ, о полученныхъ заводами отъ разныхъ правительственныхъ учрежденій и частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ заказахъ и въ составленіи описанія заводовъ.

в) Въ составленіи списка заводовъ, которымъ могутъ быть даваемы казенные заказы.

г) Въ распредѣленіи этихъ заказовъ на точномъ основаніи установленныхъ Особымъ Совѣщаніемъ правилъ.

Составъ Комитета:

Предсѣдатель

Товарищъ Министра Путей Сообщенія
Тайный Совѣтникъ Инженеръ Путей Сообщенія
В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ,

и члены—представители отъ Министерства Путей Сообщенія два лица, отъ Министерства Финансовъ—два, отъ Государственнаго Контроля и Государственныхъ Имуществъ по одному.

Краткій обзоръ дѣятельности Высочайше учрежденной Комиссіи по сооруженію Императорскаго пути.

Весною 1900 года было приступлено къ постройкѣ Императорскаго пути между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ. Означенный путь былъ открытъ для правильнаго движенія Императорскихъ поѣздовъ 6-го декабря 1902 г.

Императорскій путь былъ сооруженъ, на средства

казны, Правленіемъ Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, дѣйствовавшимъ по порученію Правительства въ качествѣ техническаго и хозяйственнаго агента послѣдняго.

Непосредственный надзоръ за сооруженіемъ Императорскаго пути былъ возложенъ на Инспекцію по сооруженію С.-Петербурго-Витебской желѣзной дороги, высшее же руководство техническою и хозяйственною частями постройки Императорскаго пути и его вѣтвей было поручено особой Комиссіи, Высочайше учрежденной при Министерствѣ Путей Сообщенія, подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Инженернаго Совѣта дѣйств. тайн. сов. инженера путей сообщенія Салова, въ составѣ: двухъ членовъ означеннаго Совѣта (тайн. сов. Николаи и дѣйств. ст. сов. Ададурова), Начальниковъ Управленія по сооруженію и Управленія желѣзныхъ дорогъ или ихъ замѣстителей, Инспектора Императорскихъ поѣздовъ, Инспектора по постройкѣ новыхъ линій Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, Предсѣдателя Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, и Главнаго Инженера по постройкѣ С.-Петербурго-Витебской желѣзной дороги и съ участіемъ въ сей Комиссіи, на правахъ Членовъ, представителей Министерствъ: Военнаго и Императорскаго Двора, Внутреннихъ Дѣлъ и Городского Управленія по вопросамъ, касающимся интересовъ сихъ вѣдомствъ и учрежденій.

Управленіе дѣлами Высочайше учрежденной Комиссіи по сооруженію Императорскаго пути состояло: изъ Завѣдывающаго дѣлами Комиссіи (которымъ былъ назначенъ Завѣдывающій дѣлами Инженернаго Совѣта), двухъ его помощниковъ (однимъ изъ нихъ былъ дѣлопроизводитель Инженернаго Совѣта, а другимъ инженеръ VII кл. для техническихъ занятій при Инженерномъ Совѣтѣ), хранителя дѣлъ (онъ же журналистъ), одного вольнонаемнаго переписчика и двухъ разсыльныхъ.

На образованіе означенной Комиссіи послѣдовало

Высочайшее соизволеніе, по всеподданнѣйшимъ докладамъ Министра Путей Сообщенія, 17-го декабря 1899 г. и 7-го января 1900 года.

Императорскій путь состоитъ изъ:

а) главной линіи протяженіемъ	21,09 вер.
б) станціонныхъ путей протяженіемъ . .	0,92 „
в) сѣверо-западной соединительной вѣтви, для соединенія Императорскаго пути со стороны С.-Петербурга съ Портовою линіею и съ желѣзными дорогами С.-Петербурго-Варшавскою и Петергофскою, протяженіемъ . .	2,11 „
г) хозяйственной юго-западной вѣтви, для соединенія Императорскаго пути со стороны Царскаго Села съ Портовою линіею, протяженіемъ	0,73 „
Итого общая длина Императорскаго пути съ вѣтвями и станціонными путями составляетъ:	24,85 вер.

Въ будущемъ еще предположено устройство соединенія Императорскаго пути съ Портовою вѣтвью съ сѣверо-восточной и юго-восточной сторонъ, съ цѣлью предоставленія Императорскимъ поѣздамъ возможности слѣдовать съ Императорскаго пути на Николаевскую желѣзную дорогу и обратно.

Съ осуществленіемъ этого соединенія С.-Петербургская станція Императорскихъ поѣздовъ обратится въ центральную Императорскую станцію, съ которой Императорскіе поѣзда въ состояніи будутъ слѣдовать на любую изъ желѣзныхъ дорогъ нашей сѣти.

Первое засѣданіе Комиссіи состоялось 24-го января 1900 года. Засимъ въ теченіе 1900 года всѣхъ засѣданій Комиссіи было 36, причемъ разсмотрѣно было 165 дѣлъ, подлежавшихъ разсмотрѣнію Комиссіи.

Изъ числа означенныхъ 165 дѣлъ заключенія Комиссіи по 40 дѣламъ представлены были на утвержденіе Министра Путей Сообщенія.

Въ числѣ различныхъ проектовъ и вопросовъ Комиссіей были въ 1900 г., между прочимъ, разсмотрѣны:

1) Положенie о порядкѣ осуществленія Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги постройки Императорскаго пути.

2) Правила контрольной ревизіи расходовъ по сооруженію Императорскаго пути, производимыхъ Правленіемъ Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги въ качествѣ техническаго и хозяйственнаго агента Правительства.

3) Порядокъ отпуска суммъ по платежнымъ свидѣтельствамъ Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги изъ строительнаго капитала по сооруженію Императорскаго пути.

4) Техническія условія на изготовленіе, сборку и установку металлическихъ частей пролетнаго строенія мостовъ на Императорскомъ пути, и

5) Предварительныя соображенія о стоимости Императорскаго пути.

Остальные 160 журналовъ Комиссіи распредѣляются по роду дѣлъ слѣдующимъ образомъ:

31—по вопросамъ общаго характера;

2—касающіеся общихъ условій сооруженія Императорскаго пути;

36—по вопросамъ, касающимся отчужденія земель и имуществъ для нуждъ Императорскаго пути и С.-Петербурго-Витебской желѣзной дороги;

5—по плану направленія Императорскаго пути;

2—по проекту продольнаго профиля Императорскаго пути, и

1—по проекту поперечныхъ профилей сего пути;

30—по проектамъ постоянныхъ и временныхъ мостовыхъ сооруженій;

10—по проектамъ и вопросамъ, касающимся устройства Императорской станціи;

6—по проектамъ и вопросамъ, касающимся устройства временной и постоянной пассажирской станціи С.-Петербурго-Витебской желѣзной дороги;

3—по вопросамъ о постройкѣ деревянныхъ казармъ для помѣщенія чиновъ роты 1-го желѣзнодорожнаго

баталіона, на коихъ возложена охрана Императорскаго пути;

2—по вопросамъ, касающимся устройства телеграфнаго и телефоннаго сообщенія на Императорскомъ пути;

3—по расчетамъ съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги за произведенныя симъ Обществомъ работы по сооруженію Императорскаго пути;

14—по вопросамъ, касающимся постановки металлическихъ частей мостовъ, рельсъ со скрѣпленіями, шпалъ, цемента, а также условій съ подрядчиками на производство каменныхъ и земляныхъ работъ на Императорскомъ пути;

3—по вопросамъ, касающимся отпуска Правленію Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги подвижного состава и матеріаловъ для производства работъ на Императорскомъ пути;

11—по вопросамъ, касающимся хода работъ по сооруженію Императорскаго пути и осмотра таковыхъ на мѣстѣ.

Въ 1901 году всѣхъ засѣданій Комиссіи было 25, причемъ составлено 195 журналовъ Комиссіи.

Изъ числа означенныхъ 195 журналовъ Комиссіи 54 журнала представлены были на утвержденіе Министра Путей Сообщенія.

Въ числѣ различныхъ проектовъ и вопросовъ Комиссіей въ 1901 г. были, между прочимъ, разсмотрѣны:

1) Техническія условія на изготовленіе, сборку и установку металлическихъ частей пролетнаго строенія мостовъ на Императорскомъ пути.

2) Инструкція по укладкѣ верхняго строенія Императорскаго пути.

3) Положенія: а) о пользованіи подвижнымъ составомъ, передаваемымъ подрядчикамъ по сооруженію Императорскаго пути, и б) о рабочемъ движеніи на семъ пути.

4) Порядокъ распредѣленія расходовъ между казною и Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги по предметамъ общимъ какъ для Императорскаго

пути, такъ и для С.-Петербурго-Витебской желѣзной дороги.

5) Порядокъ сдачи Императорскаго пути въ эксплоатацію С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ, и

6) Планъ дѣйствій по открытію Императорскаго пути для его эксплоатаціи.

Остальные 189 журналовъ распредѣляются по роду дѣлъ слѣдующимъ образомъ:

62—по вопросамъ общаго характера;

16—по вопросамъ, касающимся отчужденія земель и имуществъ для нуждъ Императорскаго пути и С.-Петербурго-Витебской желѣзной дороги;

4—по проекту продольнаго профиля Императорскаго пути;

5—по вопросамъ, касающимся верхняго строенія сего пути;

15—по проектамъ мостовыхъ сооруженій;

35—по проектамъ Императорской станціи;

3—по проектамъ пассажирской станціи С.-Петербурго-Витебской желѣзной дороги, въ связи съ хозяйственными и тракціонными устройствами за Обводнымъ каналомъ;

7—по вопросамъ, касающимся сооруженія сѣверо-западной и южной соединительныхъ вѣтвей Императорскаго пути;

4—по вопросамъ о постройкѣ казармъ для помѣщенія чиновъ 1-го желѣзнодорожнаго баталіона, на коихъ возложена охрана Императорскаго пути;

4—по вопросамъ, касающимся устройства телеграфнаго и телефоннаго сообщенія на Императорскомъ пути;

3—по расцѣночной вѣдомости на сооруженіе Императорскаго пути;

18—по вопросамъ, касающимся заказовъ металлическаго пролетнаго строенія мостовъ, металлическаго строенія шатра на С.-Петербургской Императорской станціи, внутренней отдѣлки и омеблировки Императорскаго павильона, а также условій производства подрядчиками земляныхъ и каменныхъ работъ на Императорскомъ пути;

3—по расчетамъ съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги за произведенныя симъ Обществомъ на Императорскомъ пути работы;

10—по вопросамъ, касающимся хода работъ по сооруженію Императорскаго пути и осмотра таковыхъ на мѣстѣ.

Въ 1902 году всѣхъ засѣданій Комиссіи было 18, причемъ составлено 94 журнала.

Изъ означенныхъ 94 журналовъ 15 было представлено на утвержденіе Министра.

Означенные журналы по роду дѣлъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

29—по вопросамъ общаго характера;

13—по вопросамъ, касающимся отчужденія земель и имуществъ;

1—по проекту устоевъ арочнаго моста черезъ Введенскій каналъ для экипажнаго проѣзда;

16—по проектамъ и вопросамъ, касающимся устройства Императорской станціи;

10—по проектамъ и вопросамъ, касающимся устройства временной и постоянной пассажирскихъ станцій С.Петербурго-Витебской желѣзной дороги;

1—по вопросу объ устройствѣ сѣверо-западной соединительной вѣтви;

2—по вопросамъ, касающимся устройства телеграфнаго и телефоннаго сообщенія на Императорскомъ пути;

7—по вопросамъ, касающимся заказовъ и поставокъ для Императорскаго пути, а также условій производства каменныхъ и земляныхъ работъ;

2—по расчетамъ съ Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги за произведенныя симъ Обществомъ на Императорскомъ пути работы;

6—по вопросамъ, касающимся хода работъ по сооруженію Императорскаго пути и осмотра таковыхъ на мѣстѣ;

7—по вопросамъ, касающимся уширенія земляного полотна Императорскаго пути, а также недодѣлокъ и дополнительныхъ работъ на семъ пути.

Въ теченіе трехъ лѣтъ (1900—1902 г.г.) Комиссія имѣла 79 засѣданій, въ которыхъ разсмотрѣла 454 дѣла.

Независимо отъ занятій Высочайше учрежденной Комиссіи по обсужденію ею въ ея засѣданіяхъ упомянутыхъ выше дѣлъ, производились, для непосредственнаго осмотра работъ и обсужденія на мѣстѣ нѣкоторыхъ вопросовъ, поѣздки на линію желѣзной дороги какъ всей Комиссіи, въ полномъ ея составѣ, съ участіемъ представителей въ ней отъ другихъ вѣдомствъ, такъ и особыми Подкомиссіями и отдѣльными Членами Комиссіи, исполнявшими различныя порученія Комиссіи по осмотру и освидѣтельствованію работъ и сооруженій и по освидѣтельствованію котлованов при закладкѣ основаній опоръ искусственныхъ сооруженій.

Съ 20-го декабря 1902 года послѣдовало закрытіе Высочайше учрежденной Комиссіи, какъ распорядительнаго органа Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Императорскаго пути, причемъ дальнѣйшія распоряженія, касающіяся сего пути, перенесены въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ вѣдѣніи коего находится эксплоатація означеннаго пути.

За Комиссіею, въ нѣсколько сокращенномъ ея составѣ, осталось лишь обсужденіе дѣлъ и вопросовъ ликвидаціоннаго характера, касающихся сооруженія Императорскаго пути, въ томъ числѣ и разсмотрѣнія отчета Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги о сооруженіи имъ Императорскаго пути, въ качествѣ техническаго и хозяйственнаго агента казны.

Въ 20-й день декабря 1902 года Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія объ окончаніи работъ по постройкѣ Императорскаго пути и Императорской станціи въ С.-Петербургѣ, всемилостивѣйше соизволилъ осчастливить Предсѣдателя и членовъ Комиссіи по сооруженію означеннаго пути, а также всѣхъ лицъ, принимавшихъ участіе въ означенномъ сооруженіи и въ постройкѣ Императорской станціи въ С.-Петербургѣ, выраженіемъ Своего удовольствія за отличное исполненіе работъ.

Электрическіе подъѣздные пути Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабіанице.

Въ періодъ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія подъ вѣдѣніемъ Кн. М. И. Хилкова впервые были устроены въ Россіи электрическіе подъѣздные пути Лодзь-Згержъ (8 вер.) и Лодзь-Пабіанице (11 вер.), какъ первые примѣры этого рода путей, которымъ предстоитъ въ будущемъ весьма важная роль.

На основаніи Высочайше утвержденныхъ 24 декабря 1898 г. условій сооруженія и эксплоатаціи сихъ путей, группа Лодзинскихъ промышленниковъ съ Ю. Куницеромъ и З. Анштадтомъ во главѣ получила разрѣшеніе на ихъ постройку, за свой счетъ, безъ всякихъ пособій отъ правительства и безъ права принудительнаго отчужденія земель.



Постройка производилась подъ наблюденіемъ правительственнаго инспектора инженера Л. Б. Миллера, распоряженіемъ завѣдывающаго постройкою инженеръ-технолога В. Ѳ. Герлича. Все электрическое оборудованіе было исполнено русскимъ электрическимъ обществомъ „Уніонъ“.

Къ работамъ по устройству электрическихъ станцій было приступлено въ сентябрѣ 1899 г. а по устройству путей 3 апрѣля 1900 г. Временное движеніе было открыто 4 января 1901 г. на участкѣ Лодзь-Пабіанице и 6 января на участкѣ Лодзь-Згержъ. Освидѣтельствованіе пути было произведено 12 іюля 1901 г. комиссіею подъ предсѣдательствомъ инженера А. Ф. Здзярскаго, признавшею возможнымъ допустить скорость движенія 40 верстъ въ часъ. Правильное движеніе открыто 3 января 1902 года.

Правила электрической эксплоатаціи этихъ подъѣздныхъ путей утверждены Министромъ Путей Сообщенія по докладу Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 21 сентября 1902 года за № 3476.

Продольный профиль представляетъ наибольшій уклонъ 0,046 (на протяженіи 100 саж.) на участкѣ Лодзь-Згержъ и наименьшіе радіусы закругленія 40 саж. на участкѣ

Лодзь-Згержъ, 15 саж. на участкѣ Лодзь-Пабіанице и 10 саж. на въѣздахъ въ вагонные парки.

Ширина пути 1 метръ.

Линія устроена, за небольшимъ исключеніемъ, на обочинѣ шоссе, въ 1 путь съ разъѣздами длиной, 40 саж., на участкѣ Лодзь-Пабіанице черезъ 2 версты и на участкѣ Лодзь-Згержъ черезъ 1 версту. Часть участка Лодзь-Згержъ идетъ по улицѣ предмѣстья Балуты. Путь на обочинѣ шоссе уложенъ изъ $22^{1}/_{2}$ фунт. рельсовъ, на дубовыхъ шпалахъ, сѣченія $8'' \times 4^{1}/_{2}''$ длин. $68''$, при толщинѣ балласта 0,125 саж. подъ рельсомъ. На городской улицѣ уложены желобчатые рельсы типа Фениксъ вѣсомъ 25,3 фун. въ пог. футѣ на сплошномъ фундаментѣ изъ камня и щебня съ подбивою хрящемъ.

Электрическая энергія доставляется двумя центральными станціями, каждая изъ которыхъ имѣетъ по 2 локомобиля, 2 шунтовыя динамо машины постояннаго тока въ 550 вольтъ, мощностью въ 100 кило-уатта, коммутаторную доску и баттарею 270 аккумуляторовъ.

Распредѣленіе электрическаго тока по линіи производится воздушными питательными и воздушными рабочими проводами діаметромъ 8 м.м.

Линія обслуживается телефономъ съ двумя проводами.

Для удовлетворенія провозной способности дороги, опредѣленной условіемъ движенія вагоновъ на участкѣ Лодзь-Пабіанице черезъ 30 минутъ и на участкѣ Лодзь-Згержъ—черезъ 20 минутъ,—было пріобрѣтено 16 вагоновъ-двигателей и 12 прицѣпныхъ вагоновъ.

Вагоны-двигатели снабжены каждый 2 моторами съ послѣдовательною обмоткою мощностью въ 25 силъ и 2 контроллерами (коммутаторами) системы Томсона-Гоустона, а также ручными и электрическими тормазами.

Эксплоатація электрическихъ подъѣздныхъ путей Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабіанице даетъ очень хорошіе результаты и владѣльцы этихъ путей въ концѣ 1903 г. вошли съ ходатайствомъ о расширеніи этого предпріятія постройкою двухъ новыхъ путей Лодзь-Константиновъ и Згержъ-Озорковъ, съ образованіемъ акціонернаго общества безъ всякихъ пособій со стороны казны.

Финансовые результаты дѣятельности желѣзнодорожной сѣти за десятилѣтіе 1895—1900 гг.

За истекшее десятилѣтіе по сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, какъ валовой доходъ, такъ и расходъ вообще по сѣти желѣзныхъ дорогъ и на версту сѣти возрасли; при этомъ, однако, усматривается, что расходъ по эксплоатаціи возросъ сильнѣе, чѣмъ валовой доходъ, а потому чистый доходъ нѣсколько понизился. 1904 г. противъ 1894 г. представляетъ увеличеніе: валового дохода вообще по сѣти—на 71%, на версту сѣти—на 14%, расхода по эксплоатаціи вообще по сѣти—на 87%, на версту сѣти — на 25%, на осе-версту — на 3%, и, наконецъ, чистаго дохода вообще по сѣти — на 47%, а на версту сѣти—уменьшеніе на 2%. Средніе верстовые выводы за второе пятилѣтіе разсматриваемаго періода (1900—04 гг.) противъ таковыхъ за первое пятилѣтіе (1895 — 99 гг.) представляетъ увеличеніе: валового дохода—на 5%, и расхода по эксплоатаціи—на 15%, уменьшеніе чистаго дохода—на 9%.

Подобныя же сравненія представляются нѣсколько болѣе благопріятными при разсмотрѣніи данныхъ о финансовыхъ результатахъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія. 1904 г. противъ 1894 г. представляетъ увеличеніе: валового дохода вообще по сѣти—на 107%, на версту—на 21%, расхода по эксплоатаціи вообще по сѣти—на 124%, на версту сѣти—на 30%, и чистаго дохода вообще по сѣти—на 82%, на версту—на 7%. Средніе верстовые выводы за второе пятилѣтіе (1900—04 гг.), противъ таковыхъ за первое пятилѣтіе разсматриваемаго періода представляютъ увеличеніе валового дохода — на 6% и расхода по эксплоатаціи на 17% и уменьшеніе чистаго дохода—на 10%.

Все это можно видѣть изъ прилагаемой таблицы:

Финансовые результаты желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи за истекшее десятилѣтіе выразились въ слѣдующихъ цифрахъ.

Годы	Валовой доходъ.		Расходъ по эксплоатаціи.			Чистый доходъ.	
	Вообше.	На версту сѣти.	Вообше.	На версту сѣти.	На осе-версту.	Вообше.	На версту сѣти
	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Копѣйки		Рубли.
Въ 1894 году	367 725.354	12.094	214.626.23[illegible]	7.059	2,36	153.099.119	5.035
„ 1895 „	391.887.369	12.428	226 782.932	7.192	2,30	165.104.437	5.236
„ 1896 „	420.873 177	12 681	244.140.096	7 356	2,26	170.733.081	5.325
„ 1897 „	437.363 398	12 781	258.056.614	7.541	2,26	179.306.784	5.240
„ 1898 „	465.741.008	12.887	277.576 194	7.680	2,30	188.164.814	5 207
„ 1899 „	495 963.233	13.018	305.761 649	8.026	2,39	190.201.584	4.992
Ср 1895—99 г.г.	442 365.637	12.759	262 463 496	7.559	2,30	179.902.141	5.200
Въ 1900 году	548 817.193	13.412	349.458.208	8.541	2,42	199.358.925	4 871
„ 1901 „	556.185.846	13 104	370.673 915	8 733	2,51	185.511.931	4.371
„ 1902 „	577.972.328	13.029	383.743.150	8.649	2,52	194.229.178	4.380
„ 1903 „	630.447.429	13.960	403 519.621	8 935	2,44	226.927.808	5.025
„ 1904 „ *)	627.040.264	13.782	401 900 000	8 833	2,44	225.140.264	4.949
Ср. 1900—04 г.г.	588.092.612	13 457	381.858.991	8.738	2,47	206.233.621	4.719

Въ этомъ числѣ по сѣти желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ непосредственномъ вѣдѣніи М-ва п. с. (Европейской Россіи).

Годы	Валовой доходъ. Вообше.	Валовой доходъ. На версту сѣти.	Расходъ. Вообше.	Расходъ. На версту сѣти.	Расходъ. На осе-версту.	Чистый доходъ. Вообше.	Чистый доходъ. На версту сѣти
Въ 1894 году	204.454.609	12.089	122.069.064	7.2[illegible]8	2,34	82.385.545	4.871
„ 1895 „	254.547.742	12.483	147 732.071	7 245	2,26	106.815.671	5.238
„ 1896 „	279.904.910	13.178	161 855.669	7 620	2,22	118.049.241	5.558
„ 1897 „	305.356.344	13 623	179.622.682	8.014	2,34	125 733.662	5.609
„ 1898 „	322.356 627	14.216	188 160.062	8.298	2,23	134 196.565	5 918
„ 1899 „	335.287.400	14.288	205.218.102	8 745	2,35	130.069 298	5 543
Ср 1895—99 г.г.	299 490.605	13 558	176 517.717	7 985	2,28	122 972 888	5 573
Въ 1900 году	378 578 326	14.23[illegible]	240.922.600	9.059	2,40	137.655.726	5.176
„ 1901 „	384 221 136	13.894	254.309 166	9.240	2,47	129.911 970	4 654
„ 1902 „	396.465.794	14.044	265.448.005	9.403	2,50	131.017.789	4.641
„ 1903 „	430.609.277	14.893	278.408 041	9.629	2,43	152 201 236	5 264
„ 1904 „ *)	422 750.000	14.000	273.100 000	9.400	2,43	149.650.000	5 200
Ср. 1900—04 г.г.	402.524 907	14.333	262 437 562	9.346	2,45	140.087.345	4 987

* Свѣдѣнія за 1904 г. предварительныя.

Сопоставленіе данныхъ о ростѣ сѣти, подвижномъ составѣ, о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ и о финансовыхъ результатахъ по сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи за истекшее десятилѣтіе (1904 г. противъ 1894 г.) приводитъ къ слѣдующимъ главнымъ выводамъ:

При возрастаніи эксплоатаціонной длины сѣти на 50%.

1) Подвижной составъ увеличился на 77 — 102%, а именно:

а) паровозовъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ на 77%;

б) паровозовъ товарныхъ на 82%;

в) вагоновъ пассажирскихъ на 82%;

г) вагоновъ товарныхъ на 100%.

2) Перевозка (пробѣгъ):

а) пассажировъ по общему тарифу увеличилась на 142%, на версту сѣти на 62%;

б) товаровъ малой скорости увеличилась на 93%, на версту сѣти на 29%.

3) Финансовые результаты получились слѣдующіе:

а) валовой доходъ увеличился на 71%, на версту сѣти на 14%;

б) расходъ по эксплоатаціи увеличился на 87%, на единицу движенія, на осе-версту, на 3%.

По желѣзнымъ дорогамъ Азіатской Россіи (Средне-азіатской, Сибирской, Забайкальской и Уссурійской), состоящимъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія свѣдѣнія о подвижномъ составѣ, перевозкѣ пассажировъ и грузовъ и финансовыхъ результатовъ за послѣднее пятилѣтіе (1900—1904 гг.) представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Состояло подвижного состава:

	Паровозовъ.		Вагоновъ.						
			Пассажирскихъ, классныхъ.					Товарныхъ и платформъ.	
	Пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ.	Товарныхъ и станціонныхъ.	I кл. и микстъ I + II.	II кл. и микстъ II + III.	III класса.	IV класса.	Итого.	Число.	Средняя подъемная способность въ пуд. на вагонъ.
Къ концу: 1899	15	791	44	103	209	294	650	11.513	723
1900	17	990	97	155	311	606	1169	15.675	730
1901	28	1.245	98	169	326	624	1217	19.093	739
1902	59	1.372	106	186	426	751	1469	25.448	756
1903	71	1.465	125	220	457	686*)	1488	26.899	756
1904 **)	127	1.623	129	233	508	893	1763	28.830	756
Ср. 1900—04 гг.	60	1.339	111	193	406	712	1422	23.189	748

Перевезено пассажировъ по общему тарифу:

	Число пассажировъ, въ тысячахъ.	Средній пробѣгъ одного пассажира, верстъ.	Сдѣлано пассажиро-верстъ.	
			Вообще, въ милліонахъ.	На версту сѣти, въ тысячахъ.
Въ 1900 г.	2.148	385	828	120
„ 1901 „	2.813	325	915	122
„ 1902 „	3.333	348	1.161	150
„ 1903 „	3.623	329	1.191	153
„ 1904 „ ***)	2.823	342	965	123
Ср. 1900—04 гг.	2.948	346	1.012	134

*) Уменьшеніе числа вагоновъ IV кл. объясняется тѣмъ, что по Сибирской жел дор. 170 вагоновъ IV кл. перечислены въ 1903 г. въ товарный паркъ (цирк. Управленія жел. дор. 17 апрѣля 1903 г. за № 17949).

**) Свѣдѣнія Управленія жел. дорогъ.

***) Свѣдѣнія за 1904 г. предварительныя.

Перевезено товаровъ.

	Товаровъ въ поѣздахъ пасс., товаро.-пасс. и товарн. больш. скорости.		Товаровъ въ поѣздахъ малой скорости.			Сдѣлано всего пудо-верстъ товаровъ.	
	Количество пудовъ въ миліонахъ.	Сдѣлано пудо-верстъ въ миліардахъ.	Количество пудовъ въ миліонахъ.	Средній пробѣгъ одного пуда, верстъ.	Сдѣлано пудо-верстъ въ миліардахъ.	Вообще, въ миліардахъ.	На версту, въ милліонахъ.
Въ 1900 г.	2,7	1,4	88	796	70	71	10
„ 1901 „	3,5	2,3	126	754	95	97	13
„ 1902 „	3,4	2,6	139	777	108	111	14
„ 1903 „	3,8	2,9	162	778	126	129	17
„ 1904 „ *) . . .	3,9	2,9	165	788	130	133	17
Ср. 1900—4 гг. . .	3,5	2,4	136	779	106	108	14

Финансовые результаты эксплоатаціи.

	Валовой доходъ.		Расходъ по экспл.		Дефицитъ.	
	Вообще.	На версту сѣти.	Вообще.	На версту сѣти.	Вообще.	На версту сѣти.
	Р у б л и.					
Въ 1900 г. . . .	31.754.137	4.637	33.776.414	4.932	2.022.277	295
„ 1901 „ . . .	40.616.418	5.433	45.412.920	6.074	4.796.502	641
„ 1902 „ . . .	44.942.628	5.789	51.047.913	6.575	6.105.285	786
„ 1903 „ . . .	48.897.534	6.298	54.997.215	7.084	6.099.681	786
„ 1904 „ *) . .	51.256.000	6.550	57.100.000	7.168	5.844.000	618
Ср. 1900—4 гг. .	43.493.342	5.740	48.466.891	6.367	4.973.549	625

*) Свѣдѣнія за 1904 г. предварительныя.

Вышеприведенныя данныя о подвижномъ составѣ, о перевозочной дѣятельности и финансовыхъ результатахъ желѣзныхъ дорогъ за десятилѣтіе (1894—1904 гг.) наглядно представлены на приложенныхъ къ сему діаграммахъ (№№ 2 и 5—12), на которыхъ приведены такія же сравнительныя данныя и за предыдущее время, начиная съ 1871 г. и видны колебанія названныхъ данныхъ по годамъ.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги.

Состояніе работъ по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги на 1 января 1895 г.

Къ 1 января 1895 г. работы по сооруженію Сибирской желѣзной дороги находились въ слѣдующемъ положеніи:

Въ постройкѣ состояли слѣдующія линіи:

Западно-Сибирская жел. дорога	1.331	вер.
Екатеринбургъ-Челябинская вѣтвь	226	„
Средне-Сибирская жел. дорога	1.725	„
Уссурійская жел. дорога	724	„
Итого	4.306	вер.

Временное движеніе съ пріемомъ пассажировъ и грузовъ было открыто на 1-омъ участкѣ Западно-Сибирской желѣзной дороги, на протяженіи 742 верстъ, отъ Челябинска до Омска 30 августа 1894 г. и на Южно-Уссурійской желѣзной дорогѣ, на протяженіи 327 верстъ, отъ Владивостока до ст. Уссури. 6 декабря 1894 г.; а всего во временномъ движеніи было 1.069 верстъ.

На остальныхъ линіяхъ: Средне-Сибирской, Екатеринбургъ-Челябинской, Сѣверно-Уссурійской и Томской вѣтви производились строительныя работы, начатыя въ 1893 и 1894 гг.

Кромѣ того были окончены изысканія для Забайкальской желѣзной дороги, на протяженіи 1.500 верстъ, для Иркутскъ-Байкальской вѣтви по правому берегу Ангары

на протяженіи 80 верстъ, и для Томской вѣтви 89 верстъ, а также были закончены изслѣдованія бухтъ озера Байкала съ цѣлью устройства въ нихъ пристаней для парома ледокола.

Было приступлено къ изысканіямъ Амурской жел. дороги—1.341$^{1}/_{2}$ вер., а также Пермь-Котласской—935 верстъ.

Постепенный ходъ работъ по постройкѣ Сибирской жел. дороги.

Въ 1895 году продолжались работы по постройкѣ Западно-Сибирской линіи, Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви, Средне-Сибирской линіи, Южно-Уссурійской и Сѣверно-Уссурійской желѣзныхъ дорогъ, причемъ въ этомъже году открыто было временное движеніе на II-мъ участкѣ Западно-Сибирской желѣзной дороги между Омскомъ и р. Обью, протяженіемъ 583 вер., и на Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви, длиною 226 верстъ.

Такимъ образомъ временное движеніе къ концу года было открыто на всей Западно-Сибирской жел. дорогѣ 1.331 вер., на Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви 226 вер. и на Южно-Уссурійской жел. дорогѣ 378 вер., всего на протяженіи 1.935 верстъ.

Въ этомъ-же году было приступлено къ работамъ по постройкѣ Забайкальской желѣзной дороги (1034 версты) и Томской вѣтви (89 вер.) и въ этомъ-же году были окончены изысканія Амурской линіи (1.341$^{1}/_{2}$ вер.).

Въ 1896 году были открыты для правильнаго движенія: Южно-Уссурійская желѣзная дорога (1 февраля)—378 вер., оба участка Западно-Сибирской жел. дороги (1 октября)—1.331 вер. и Екатеринбургъ-Челябинская вѣтвь—226 вер., а всего 1.935 верстъ.

Кромѣ того, было приступлено къ работамъ на Иркутскъ-Байкальской вѣтви къ устройству переправы черезъ оз. Байкалъ и устройству набережной въ Владивостокѣ.

Въ 1897 году были открыты для правильнаго движенія: 1-й участокъ Средне-Сибирской жел. дороги 718 вер. (1 января), Томская вѣтвь 89 вер. (1 января) и Сѣверно-

Уссурійская желѣзная дорога 346 верстъ (1 января); всего 1.153 версты.

Строительныя работы продолжались на II-мъ участкѣ Средне-Сибирской жел. дороги, на Забайкальской жел. дорогѣ и Иркутскъ-Байкальской вѣтви.

Въ 1898 году строительныя работы продолжались на тѣхъ-же линіяхъ, т. е. II участкѣ Средне-Сибирской, на Забайкальской и Иркутскъ-Байкальской вѣтви и были начаты работы на двухъ вѣтвяхъ, назначенныхъ для соединенія Китайской Восточной желѣзной дороги съ Забайкальскою и Уссурійскою желѣзными дорогами, а въ слѣдующемъ 1899 году уже было открыто правильное движеніе на II-мъ участкѣ Средне-Сибирской желѣзной дороги на протяженіи 1.007 вер. (1 января).

Въ 1899 г. въ постройкѣ находились: Забайкальская желѣзная дорога, Иркутскъ-Байкальская вѣтвь и двѣ вѣтви на соединеніе съ Китайскою Восточною желѣзною дорогою. Кромѣ того, была начата постройка Кругобайкальской желѣзной дороги.

Въ 1900 году было открыто правильное движеніе на вѣтви отъ Уссурійской жел. дороги къ Китайской границѣ, на протяженіи 92 верстъ, до стан. Гродеково (1 января), на Иркутскъ-Байкальской вѣтви, длиною 64 вер. (1 іюля), и на Забайкальской желѣзной дорогѣ, протяженіемъ 1036 верстъ (1 іюля), всего 1.192 версты. Въ этомъ-же году была окончена постройка парома-ледокола, начавшаго совершать съ апрѣля мѣсяца того-же года правильные рейсы черезъ озеро Байкалъ.

Къ концу года находились въ постройкѣ только двѣ линіи: Кругобайкальская жел. дорога (247 вер). и вѣтвь, соединяющая Забайкальскую жел. дорогу съ Восточной Китайскою. Эта послѣдняя вѣтвь, длиною 321 вер., была окончена постройкою въ слѣдующемъ 1901 году и правильное движеніе было на ней открыто 12 октября 1901 г.

Такимъ образомъ къ концу 1901 года всѣ участки Сибирской желѣзной дороги, общимъ протяженіемъ въ 5.608 верстъ, были открыты для правильнаго движенія

за исключеніемъ Кругобайкальской линіи и части Никольской вѣтви. Ростъ этой линіи по годамъ выражается слѣдующими цифрами:

въ	1896 г.	открыто	1.935	вер.
„	1897 „	„	1.153	„
„	1899 „	„	1.007	„
„	1900 „	„	1.192	„
„	1901 „	„	321	„
		Итого . .	5.608	вер.

Въ 1903 году продолжалась постройка Кругобайкальской желѣзной дороги (247 вер.) и послѣднихъ 15 верстъ Никольской вѣтви, которыя и были окончены, и сданы въ эксплоатацію 15 августа того-же года.

Въ 1904 году 1 января открыто правильное движеніе на участкѣ Мысовая-Танхой (54 вер) Кругобайкальской желѣзной дороги, и работы на остальной части линіи продолжались съ такимъ успѣхомъ, что въ началѣ 1905 года онѣ были уже близки къ окончанію и правильная эксплоатація имѣетъ быть открыта въ текущемъ году и на этой части линіи.

Историческій очеркъ сооруженія Сибирской желѣзной дороги по участкамъ.

Хотя началомъ постройки Сибирской желѣзной дороги слѣдуетъ считать время закладки Владивостокской станціи и открытія работъ на Южно-Усурійской желѣзной дорогѣ, т. е. 19 мая 1891 года, однако болѣе крупныя работы по сооруженію Сибирской дороги начались съ приступомъ къ постройкѣ Западно-Сибирской желѣзной дороги въ 1892 и обоихъ участковъ Средне-Сибирской въ 1893 и 1894 годахъ. Затѣмъ, въ 1895 году послѣдовало открытіе работъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ и въ 1899 на Кругобайкальской, послѣднемъ звенѣ, соединяющемъ сѣть Европейской Россіи съ Тихимъ Океаномъ.

Такимъ образомъ время постройки всей Сибирской дороги можно опредѣлить въ 14 лѣтъ, изъ коихъ десять лѣтъ (съ 1895 по 1904 включительно) самыхъ серьезныхъ работъ относятся къ управленію Министерствомъ князя М. И. Хилкова. Въ теченіе этого десятилѣтія были послѣдовательно открываемы разные участки Сибирской магистрали, были устроены: переправа черезъ озеро Байкалъ и набережная во Владивостокскомъ портѣ, а также были приняты мѣры для усиленія пропускной и провозной способности дороги и ускоренія движенія поѣздовъ.

Западно-Сибирская желѣзная дорога.

Постройка Западно-Сибирской ж. д., I-ый участокъ которой былъ начатъ въ 1892 г., а II-ой въ 1893 г., производилась подъ руководствомъ инженера К. Я. Михайловскаго съ такимъ успѣхомъ, что въ концѣ 1894 года на I-мъ участкѣ, длиною 743 версты, всѣ работы были окончены за исключеніемъ большихъ мостовъ черезъ рѣки Тоболъ (отв. 200 саж.), Ишимъ (отв. 100 саж.) и Иртышъ (отв. 300 саж.) и 30 августа 1894 г. было открыто временное движеніе поѣздовъ съ пріемомъ пассажировъ и грузовъ на протяженіи 742 верстъ отъ ст. Челябинскъ до лѣваго берега р. Иртыша (близъ Омска).

На II-мъ участкѣ дороги отъ Омска до р. Оби (579 в.) укладка пути была окончена 19 августа 1895 г.; послѣ чего 15 октября 1895 временное движеніе было открыто по всей Западно-Сибирской жел. дор., лишь съ пересадкою и перегрузкою въ Омскѣ для переправы черезъ Иртышъ въ виду неготовности моста. Безпересадочное движеніе началось съ 17 марта 1896 года, а съ 1 октября того-же года послѣдовала передача дороги въ эксплоатацію съ открытіемъ правильнаго движенія до лѣваго берега р. Оби; самый же мостъ черезъ р. Обь былъ открытъ 31 марта 1897 г.

Стоимость Западно-Сибирской жел. дор. была исчислена въ суммѣ 47.369.367 руб.; въ дѣйствительности же

по отчету опредѣлилась въ 46.124.698 руб., или на версту 34.658 рублей.

Екатеринбургъ-Челябинская вѣтвь.

Екатеринбургъ-Челябинская вѣтвь (226 вер.), начатая въ 1894 г., строилась въ 1895 году съ такимъ успѣхомъ, что укладка пути была окончена въ ноябрѣ и 1 декабря того-же года было открыто временное движеніе. Передача въ эксплоатацію и открытіе правильнаго движенія послѣдовало 10 октября 1896 г. Стоимость вѣтви, безъ подвижнаго состава, была исчислена въ суммѣ 6.475.258 р.; въ дѣйствительности же составила 6.202.640 руб. или на версту 27.462 рубля.

Средне-Сибирская желѣзная дорога.

Средне-Сибирская жел. дор. для постройки была раздѣлена на два участка, изъ которыхъ первый Обь-Красноярскій участокъ начатъ постройкою въ 1893 году, а второй Красноярскъ-Иркутскій въ 1894 г.

Въ началѣ 1895 г. работы по постройкѣ I-го участка Средне-Сибирской жел. дор. находились въ такомъ состояніи, что изъ 711 верстъ было уложено 205 верстъ. На остальномъ протяженіи въ 506 верстъ рельсы были уложены въ 1895 г. и 6 декабря 1895 г. (на годъ раньше предположеннаго срока) путь былъ сомкнутъ; сдѣлано было соединеніе по льду на р. Оби съ Западно-Сибирскою жел. дор. и открыто было временное рабочее движеніе на всемъ протяженіи Обь-Красноярскаго участка, а затѣмъ весь послѣдующій 1896 г. дорога, не будучи еще законченной и вполнѣ оборудованной, выполняла уже свое назначеніе. Съ 1 сентября 1896 года открыта была на Обь-Красноярскомъ участкѣ временная эксплоатація съ платною перевозкою грузовъ и пассажировъ, а съ 1 января 1897 года открыто было правильное движеніе.

Стоимость Обь-Красноярскаго участка Средне-Сибирской жел. дор., первоначально исчислена въ 29.752.718 р.,

по отчету опредѣлилась въ 36.726.646 р. или на версту 51.648 р.

На второмъ Красноярскъ-Иркутскомъ участкѣ Средне-Сибирской жел. дор., протяженіемъ 1.004 вер. (отъ лѣваго берега р. Енисея до моста черезъ р. Иркутъ, недоходя ст. Иркутскъ), окончательныя изысканія продолжались до конца 1894 г.

Строительныя работы начались съ 1895 года, а въ 1896 году было уложено уже 330 верстъ, въ 1897 г. 308 вер. и въ 1898 г. остальныя 366 верстъ.

16 августа 1898 года (на 2 года ранѣе первоначально предположеннаго срока) укладка пути была закончена, и было открыто временное движеніе на всемъ протяженіи Красноярскъ-Иркутскаго участка, съ переправою лишь черезъ р. Енисей, гдѣ мостъ еще не былъ законченъ. Зимою переправа была замѣнена укладкою пути по льду, и въ такомъ видѣ 1 января 1899 г. было открыто правильное по дорогѣ движеніе. Мостъ черезъ р. Енисей, законченный и испытанный 28 марта 1899 г., далъ возможность не дѣлать перерыва во время весенняго ледохода и открыть съ этого времени дорогу во всѣхъ частяхъ для общественнаго пользованія.

Строительная стоимость втораго участка, утвержденная въ 1896 г. въ суммѣ 50.197.977 руб., была затѣмъ увеличена въ 1898 г. до 63.542.503 руб. или на версту 62.884 руб., а по отчету эта стоимость опредѣлилась въ 63.115.702 р. или на версту 62.836 рублей.

Иркутскъ-Байкальская вѣтвь.

Вопросъ о постройкѣ вѣтви отъ г. Иркутска къ озеру Байкалу возникъ одновременно съ производствомъ изысканій Забайкальской жел. дор. въ 1893—94 г.г., причемъ сооруженіе этой вѣтви имѣло цѣлью установить наиболѣе выгодное и скорое, хотя бы временное, до постройки Кругобайкальской жел. дор., сообщеніе между Средне-Сибирскою и Забайкальскою жел. дорогами и, облегчая доставку на озеро Байкалъ желѣзнодорожныхъ грузовъ,

способствовать успѣшному и скорѣйшему производству работъ по постройкѣ Забайкальской жел. дороги.

Впослѣдствіи постройка вѣтви была поставлена въ связь съ устройствомъ паровой переправы желѣзнодорожныхъ поѣздовъ черезъ озеро Байкалъ при помощи парома-ледокола, а еще позднѣе Иркутскъ-Байкальская вѣтвь вошла въ составъ магистральной линіи Сибирскаго пути, такъ какъ восточный конечный пунктъ ея—ст. Байкалъ—соединяется нынѣ Кругобайкальскою желѣзною дорогою, съ конечнымъ западнымъ пунктомъ—ст. Мысовая Забайкальской жел. дороги.

Предварительныя изысканія линіи отъ г. Иркутска къ озеру Байкалу были произведены въ 1894 году. По составленному на основаніи этихъ изысканій проекту желѣзнодорожная линія должна была слѣдовать по правому берегу рѣки Ангары, съ переходомъ этой рѣки у Иркутска понтоннымъ мостомъ, до села Лиственичнаго, расположеннаго на оз. Байкалѣ у истока р. Ангары, на правомъ ея берегу. Положеніе линіи по правому берегу р. Ангары обусловливалось необходимостью устройства конечной станціи у с. Лиственичнаго, какъ исходнаго пункта пароходства по оз. Байкалу, а также болѣе выгодными топографическими условіями праваго берега р. Ангары сравнительно съ лѣвымъ берегомъ.

При дальнѣйшемъ изученіи въ 1895—1896 гг. естественныхъ условій р. Ангары обнаружились значительныя неудобства, которыя имѣли бы мѣсто при эксплоатаціи вѣтви безъ существованія постояннаго моста черезъ р. Ангару. Въ случаѣ постройки предположеннаго понтоннаго моста, таковой приходилось бы разводить на время ледохода при вскрытіи и замерзаніи рѣки, а также прерывать движеніе поѣздовъ по мосту при рѣзкихъ измѣненіяхъ уровня воды въ рѣкѣ; указанныя обстоятельства въ общемъ вызывали бы прекращеніе движенія на 1—1 1/2 мѣсяца въ году. Кромѣ того, вѣтвь, построенная по правому берегу р. Ангары, хотя и болѣе дешевая, чѣмъ по лѣвому берегу, не могла бы войти звеномъ въ магистраль Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути послѣ по-

стройки Кругобайкальской жел. дороги. По этимъ причинамъ составленный въ 1893—1894 гг. проектъ Иркутскъ-Байкальской вѣтви былъ признанъ не цѣлесообразнымъ и замѣненъ новымъ проектомъ, составленнымъ въ 1896 г., по которому Иркутскъ-Байкальская вѣтвь и построена въ 1898 г. вдоль Ангары по лѣвому берегу ея, длиной 64 версты. Временное движеніе на этой вѣтви, съ пріемомъ частныхъ пассажировъ и грузовъ, было открыто 1 ноября 1898 года; передача ея въ постоянную эксплоатацію состоялась одновременно съ таковой-же передачею Забайкальской жел. дороги 1 іюля 1900 года.

Строительная стоимость вѣтви, первоначально исчисленная въ суммѣ 3.266.021 руб. или на версту 51.312 р., по отчету опредѣлилась въ суммѣ 3.230.664 р. 53 коп., т. е. на версту 50.757 рублей.

Забайкальская желѣзная дорога.

Постройка Забайкальской желѣзной дороги была начата въ 1895 г. по изысканіямъ, произведеннымъ въ 1893—1894 годахъ, отъ пристани Мысовой черезъ Верхнеудинскъ, Читу до Срѣтенска на р. Шилкѣ. Далѣе Срѣтенска проектъ былъ разработанъ до ст. Покровской, расположенной при сліяніи р.р. Шилки и Аргуни, образующихъ р. Амуръ.

Къ работамъ по сооруженію дороги въ этомъ направленіи было рѣшено приступить по Высочайше утвержденному 13 мая 1895 г. положенію Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Къ окончательнымъ изысканіямъ отъ Мысовой до Срѣтенска и къ производству работъ по постройкѣ Забайкальской желѣзной дороги было приступлено осенью 1895 г., но изысканія эти производились лишь до Срѣтенска, такъ какъ линія Срѣтенскъ-Покровская была отмѣнена въ виду возникшаго и впослѣдствіи осуществленнаго предположенія спрямить Сибирскую магистраль постройкою желѣзной дороги черезъ Маньчжурію.

Но проектъ постройки желѣзныхъ дорогъ, составлен-

ный по симъ изысканіямъ, подвергся значительнымъ измѣненіямъ послѣ того, какъ необычайное наводненіе, случившееся въ іюлѣ 1897 г., обнаружило необходимость перепроектировать линію на протяженіи свыше 600 вер., по долинамъ рѣкъ Шилки, Ингоды и Хилка, сообразуясь съ уровнемъ этого наводненія. При этомъ пришлось частью повысить полотно, не перемѣщая его оси въ планѣ, частью же перенести его изъ затопленныхъ мѣстъ на косогоры долинъ. Такимъ образомъ окончательный проектъ Забайкальской желѣзной дороги былъ составленъ лишь въ концѣ 1897 года. По этому проекту длина дороги отъ ст. Мысовая до ст. Срѣтенскъ составляетъ 1.033 версты.

Постройка этой дороги находилась въ исключительно трудныхъ условіяхъ. Кромѣ слабой населенности и отдаленности края, суровости его климата, большое затрудненіе представляла почти повсемѣстная вѣчная мерзлота почвы. Многіе строительные матеріалы и весь подвижной составъ приходилось доставлять изъ Европейской Россіи черезъ Владивостокъ, причемъ стоимость доставки одного пуда въ среднемъ обходилась 1 р. 50 коп.

Не смотря на это, постройка дороги велась съ большимъ успѣхомъ. Укладка пути съ западнаго конца, отъ ст. Мысовой, была начата въ Маѣ 1899 г. и къ 16 декабря того-же года была доведена до 345 версты, на которой того-же числа и послѣдовала смычка. Такимъ образомъ укладка пути была закончена на годъ раньше предположеннаго срока. Укладка пути съ восточнаго конца дороги, именно отъ станицы Митрофановской, была начата въ концѣ 1896 года. Затѣмъ вслѣдствіе наводненія 1897 года была остановлена на годъ и была возобновлена лишь въ началѣ 1898 года. Сквозное по всей линіи временное движеніе было открыто 6 января 1900 г. Въ правильную эксплоатацію дорога передана 1 іюля 1900 г.

Строительная стоимость дороги по расцѣночной вѣдомости была исчислена въ 79.865.630 руб., въ дѣйствительности же опредѣлилась по отчету въ 76.315.930 руб. или на версту 73.823 рубля.

Вѣтвь отъ Забайкальской жел. дороги къ Китайской границѣ.

Вопросъ о постройкѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ одной изъ станцій Забайкальской жел. дороги къ Китайской границѣ возникъ еще въ 1895 году въ связи съ вопросомъ о спрямленіи Сибирской магистрали направленіемъ ея черезъ Маньчжурію. Осенью 1895 года строительнымъ Управленіемъ Забайкальской жел. дороги произведена была рекогносцировка этого направленія отъ ст. Ононъ (на 882 вер. отъ ст. Мысовой) черезъ Цурухайтуй, Цицикаръ и Харбинъ до ст. Никольской Южно-Уссурійской жел. дороги. Въ 1896 году тѣмъ-же строительнымъ Управленіемъ производилась топографическая съемка мѣстности вдоль предположенной соединильной линіи между Забайкальской и Уссурійской жел. дорогами, а въ 1897 г. начаты окончательныя изысканія на части дороги въ предѣлахъ Россійской Имперіи. Эти изысканія были окончены осенью 1898 года.

Къ производству работъ по постройкѣ вѣтви было приступлено 17 сентября 1898 года на основаніи Высочайше утвержденнаго 13 мая 1898 г. положенія Комитета Сибирской жел. дороги.

Срокъ окончанія постройки былъ назначенъ на конецъ 1901 года. Но лѣтомъ 1900 г., вслѣдствіе возникшихъ въ Китаѣ осложненій, было признано необходимымъ ускорить постройку вѣтви и открыть на ней движеніе съ 1 марта 1901 г. Въ дѣйствительности открытіе сквозного движенія поѣздовъ на вѣтви послѣдовало 6 февраля 1901 года, т. е. менѣе, чѣмъ черезъ $2^1/_2$ года послѣ приступа къ работамъ. Строительная стоимость вѣтви (длиною 321 вер.) опредѣлилась въ 28.991.347 р. или на версту 90.236 рублей.

Кругобайкальская жел. дорога.

Не смотря на успѣшную работу паровой переправы во время мобилизаціи 1900 года, она считалась временнымъ соединеніемъ Средне-Сибирской и Забайкальской линій, которое не могло устранить необходимости соо-

руженія Кругобайкальской линіи. Въ виду этого еще въ маѣ 1894 г. былъ утвержденъ кредитъ на производство изысканій Кругобайкальской жел. дороги въ суммѣ 215.000 р.

Изысканія эти были произведены въ 1895 и 1896 годахъ, но полученныя свѣдѣнія оказались недостаточными для избранія направленія линіи. Въ виду чего Августѣйшему Предсѣдателю Комитета Сибирской желѣзной дороги, въ засѣданіи сего Комитета 29 апрѣля 1898 г., благоугодно было высказать мнѣніе о необходимости немедленно приступить къ новымъ изысканіямъ. Единогласно присоединяясь къ такому заявленію Государя Императора, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги Высочайше утвержденнымъ 18 мая 1898 г. положеніемъ предоставилъ Министру Путей Сообщенія организовать лѣтомъ 1898 г. изысканія Кругобайкальской желѣзной дороги и выработать расцѣночныя вѣдомости и техническія условія послѣдней съ такимъ расчетомъ, чтобы работы по сооруженію этой линіи могли быть начаты лѣтомъ 1899 г.

Представленіемъ 17 іюня 1899 г. за № 4399 Министръ Путей Сообщенія доложилъ Комитету Сибирской желѣзной дороги, что результатами произведенныхъ въ 1898 г. изысканій направленіе восточной части линіи отъ Култука до Мысовой можетъ считаться окончательно установленнымъ. Что же касается западной части линіи, отъ пункта примыканія ея къ Сибирской желѣзной дорогѣ до ст. Култукъ, то для этой части линіи было изслѣдовано четыре направленія. Но, не смотря на весьма полныя данныя, собранныя этими изысканіями, таковыя для окончательнаго рѣшенія вопроса о направленіи не могли считаться достаточными. Въ виду сего, ходатайствуя объ утвержденіи направленія въ восточной части линіи, Министръ Путей Сообщенія находилъ необходимымъ произвести для западной части линіи новыя окончательныя изысканія съ составленіемъ проектовъ отдѣльныхъ сооруженій и подробными геологическими изслѣдованіями мѣстности.

Предположенія Министра Путей Сообщенія были одобрены Высочайше утвержденнымъ 29 іюня 1896 г. положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Во исполненіе сего въ 1899 г. начата была постройка Кругобайкальской жел. дороги на восточномъ ея участкѣ и въ то-же время было приступлено къ изысканіямъ на западномъ. Одновременно съ этимъ были произведены, подъ руководствомъ профессора Мушкетова, геологическія изслѣдованія мѣстности. По окончаніи всѣхъ этихъ изысканій выяснились преимущества направленія линіи по берегу Байкальскаго озера, и это направленіе, одобренное въ 1901 г. Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и Инженернымъ Совѣтомъ, было затѣмъ утверждено Высочайше утвержденнымъ 9 іюля 1901 г. положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

По этому направленію линія отъ ст. Байкалъ Иркутскъ-Байкальской вѣтви до сел. Култукъ на протяженіи 84 вер. слѣдуетъ извилинами скалистаго берега озера, огибая мысы и бухты кривыми предѣльнаго радіуса, или же пересѣкая мысы тонелями, а овраги и бухты мостами и віадуками. Далѣе, отъ Култука до Мысовой линія идетъ по болѣе пологому берегу оз. Байкала, не представляющему такихъ топографическихъ затрудненій.

По количеству и трудности работъ на короткомъ сравнительно разстояніи Кругобайкальская линія превосходитъ всѣ выстроенные до настоящаго времени въ Россіи рельсовые пути. Трудность постройки увеличивалась еще тѣмъ, что работы производились почти въ неприступной мѣстности, по скалистымъ обрывамъ, нависшимъ надъ глубокими водами озера Байкала, при суровомъ климатѣ и при возможности сообщенія по озеру лишь въ тихую погоду. Наиболѣе трудныя работы расположены на западной части линіи отъ ст. Байкалъ до Култука; здѣсь нужно было устроить 38 тонелей, изъ всего количества 39 тонелей общею стоимостью свыше 5 милліоновъ рублей. Во многихъ мѣстахъ цѣлыми верстами пришлось дѣлать подпорныя стѣнки; а большинство выемокъ раздѣланы въ самыхъ твердыхъ скалистыхъ

породахъ. При значительномъ количествѣ такихъ крупныхъ сооруженій работы по трасировкѣ линіи и составленію проекта могли быть окончены лишь въ началѣ 1902 г. и весною того же года была представлена расцѣночная вѣдомость въ суммѣ 52.523.695 руб., или 212.431 руб. на версту, каковая и была утверждена Комитетомъ Сибирской жел. дороги въ іюнѣ 1902 года. По внесеніи въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги 10 декабря 1902 г. записки Министра Путей Сообщенія о положеніи работъ на 1 декабря 1902 г., послѣдовало Высочайшее повелѣніе (31 января 1903 г.) о принятіи Министромъ Путей Сообщенія всѣхъ мѣръ къ ускоренію работъ съ тѣмъ, чтобы довершеніе таковыхъ послѣдовало къ концу 1904 года.

Въ началѣ 1903 года рельсы были уложены на восточномъ участкѣ на протяженіи 54 верстъ отъ ст. Мысовой до ст. Танхой, причемъ на 44 верстахъ отъ ст. Мысовой до ст. Переемной происходило рабочее движеніе поѣздовъ. Участокъ Мысовая-Танхой (54 версты) вмѣстѣ съ пристанью въ бухтѣ Танхой и вѣтвями (4 вер.) былъ оконченъ 2 августа 1903 г. и сданъ въ эксплоатацію Забайкальской жел. дороги съ открытіемъ на немъ временнаго движенія. Правильное движеніе было открыто на этомъ участкѣ 1 января 1904 года.

Такимъ образомъ въ началѣ 1904 г. на Кругобайкальской желѣзной дорогѣ оставалась въ постройкѣ часть ея отъ Танхоя до Байкала протяженіемъ 190 верстъ. Къ 15 апрѣля 1904 г. рельсовый путь былъ уложенъ на восточномъ участкѣ отъ Танхоя до Култука на протяженіи 111 верстъ и начались воинскія перевозки. Временное товарное движеніе было открыто на этомъ участкѣ въ іюлѣ 1904 года. На западномъ горномъ участкѣ дороги отъ ст. Байкалъ до Култука, протяженіемъ 79 верстъ, совершенно горнаго характера, укладка пути была окончена въ началѣ сентября, а 7 сентября пришелъ изъ Култука на ст. Байкалъ первый пробный поѣздъ. 12 сентября Министръ Путей Сообщенія по проѣздѣ поѣздомъ, вмѣстѣ съ технической Комиссіею, отъ Байкала до Култука, разрѣшилъ открыть на этомъ участкѣ временное движе-

ніе рабочихъ поѣздовъ и груженыхъ вагоновъ, каковое и было открыто 20 сентября. Такимъ образомъ открытіе сквозного движенія на всемъ протяженіи Кругобайкальской желѣзной дороги послѣдовало на 7 мѣсяцевъ ранѣе первоначально предположеннаго для сего срока—1 мая 1905 года. Работы по достройкѣ дороги еще продолжаются; окончаніе ихъ предвидится въ концѣ 1905 г. и тогда-же послѣдуетъ открытіе правильной эксплоатаціи.

Столь быстрое окончаніе постройки Кругобайкальской желѣзной дороги, не смотря на всеобщій подъемъ духа и энергію, которыми были проникнуты строители Кругобайкальской дороги, могло быть выполнено главнымъ образомъ благодаря продолжительному, въ послѣднее время, присутствію на мѣстѣ работъ Министра Путей Сообщенія, которому съ Высочайшаго соизволенія было предоставлено рѣшать непосредственно своею властію многіе важные техническіе и хозяйственные вопросы на мѣстѣ.

Устройство переправы черезъ озеро Байкалъ.

Первая мысль о возможности устройства паровой переправы черезъ оз. Байкалъ была высказана въ засѣданіяхъ Комитета Сибирской жел. дороги 10 и 24 февраля 1893 года, когда было указано на необходимость обсудить вопросъ объ обезпеченіи непрерывной передачи грузовъ Сибирской желѣзной дороги черезъ озеро Байкалъ устройствомъ на немъ пароходныхъ сообщеній. Вслѣдъ затѣмъ вопросъ этотъ былъ обсуждаемъ въ Комитетѣ Сибирской жел. дороги осенью 1893 г. одновременно съ предположеніями о постройкѣ Иркутскъ-Байкальской вѣтви, при чемъ Министромъ Путей Сообщенія А. К. Кривошеинымъ было высказано предположеніе о возможности сообщенія между берегами озера при помощи парома-ледокола, который могъ бы поддерживать навигацію до 9 мѣсяцевъ въ году. Комитетъ, соглашаясь въ принципѣ съ этимъ предположеніемъ, считалъ необходимымъ для этой цѣли предварительное производство изслѣдованій озера Бай-

кала. Изслѣдованія эти были произведены въ 1894 г. и показали, что наиболѣе удобными мѣстами для устройства пристаней слѣдуетъ считать Лиственичный рейдъ на западномъ берегу озера и бухту Мысовую на восточномъ.

Въ виду многихъ техническихъ трудностей переправы, съ цѣлью воспользоваться опытомъ такихъ сооруженій Новаго Свѣта, зимою 1894—1895 года была командирована въ Америку особая техническая комиссія и о результатахъ ея поѣздки Министръ Путей Сообщенія князь М. И. Хилковъ довелъ до свѣдѣнія Комитета Сибирской желѣзной дороги въ началѣ 1895 года, причемъ стоимость деревяннаго парома-ледокола, построеннаго по типу американскихъ St.-Marie и St.-Ignace, плавающихъ между озерами Мичиганъ и Гуронъ, опредѣлялась приблизительно въ 800.000 руб. Между тѣмъ по дальнѣйшемъ обсужденіи выяснилось, что по мѣстнымъ условіямъ и отсутствію на мѣстѣ судостроительныхъ мастеровъ стоимость деревяннаго судна превыситъ значительно эту сумму и можетъ близко подойти къ стоимости металлическаго судна, болѣе обезпечивающаго плаваніе по Байкалу.

Приблизительная стоимость сооруженія такого металлическаго парома-ледокола (водоизмѣщеніемъ въ 3.470 тоннъ, съ 3 машинами общею мощностью въ 3.450 инд. силъ), вмѣстѣ съ постройкою пристаней и устройствомъ приспособленій для его ремонта, была исчислена въ 3.000.000 руб., каковая сумма была одобрена Высочайше утвержденнымъ 7 декабря 1895 г. положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги. Одновременно съ этимъ было рѣшено передать заказъ парома-ледокола англійской фирмѣ Армстронгъ и К°. и 18 декабря 1895 г. былъ заключенъ съ нею контрактъ.

По окончаніи работъ на заводѣ, части корпуса парома-ледокола въ разобранномъ видѣ были доставлены изъ Англіи въ С-Петербургъ въ іюнѣ 1896 г., а части машинъ и механизмовъ были привезены въ Ревель въ декабрѣ того-же года. Затѣмъ всѣ эти части были перевезены по желѣзной дорогѣ до г. Красноярска, а отсюда въ 1897 и

1898 годахъ доставлены на Байкалъ частью по рѣкамъ Енисею и Ангарѣ на казенныхъ пароходахъ, частью же гужемъ и, по доведеніи рельсоваго пути до Иркутска, по желѣзной дорогѣ. Сборка частей на особомъ стапелѣ, выстроенномъ на берегу озера, происходила при участіи приглашенныхъ съ завода Армстронга техниковъ-спеціалистовъ.

Вскорѣ послѣ приступа къ работамъ выяснилось, что сумма 3.000.000 руб. недостаточна для устройства переправы. По вновь составленной расцѣночной вѣдомости стоимость переправы опредѣлилась въ слѣдующихъ суммахъ.

Устройство парома-ледокола съ плавучимъ докомъ для его ремонта	3.291.000 р.
Устройство пристаней съ молами	1.840.000 „
Сооруженіе вспомогательнаго ледокола . . .	800.000 „
Итого . . .	5.931.000 р.

Въ этой суммѣ строительная стоимость переправы была утверждена Высочайше утвержденнымъ 13 мая 1898 года положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Дѣйствительная стоимость Байкальской переправы, вслѣдствіе дополнительныхъ работъ и перерасходовъ, превысила исчисленную смѣтную сумму на 430.000 р.

Работы по устройству переправы продолжались до половины 1900 года. Сборка обоихъ ледоколовъ производилась на берегу озера въ сел. Лиственичномъ съ такимъ успѣхомъ, что главный ледоколъ, получившій названіе „Байкалъ", 17 іюня 1899 г. былъ спущенъ на воду, а въ апрѣлѣ слѣдующаго 1900 года началъ совершать правильные рейсы. Немного позже, а именно въ августѣ 1900 г., начались рейсы вспомогательнаго ледокола, названнаго „Ангара". 10-го октября 1901 года переправа была передана въ вѣдѣніе Управленія Забайкальской жел. дороги, послѣ того какъ были окончены работы по устройству береговыхъ приспособленій переправы.

Для ремонта ледоколовъ на западномъ берегу Байкала устроенъ деревянный плавучій докъ, изъ пяти секцій, длиною въ 300 футъ, снабженный сильными водоотливными машинами, при дѣйствіи которыхъ подъемъ судна вѣсомъ въ 4.200 тоннъ возможенъ въ $4^1/_2$ часа.

Гавани для ледоколовъ, устроенныя на обоихъ берегахъ Байкала, расположены близъ м. Баранчикъ и ст. Мысовая, на конечныхъ станціяхъ Иркутскъ-Байкальской вѣтви и Забайкальской жел. дороги, въ разстояніи 68 верстъ одна отъ другой. Каждая гавань состоитъ изъ каменной дамбы, выдвинутой въ озеро до глубины, необходимой для причала парома-ледокола ($3^1/_2$ саж.), и собственно пристани, состоящей изъ двухъ моловъ, раздвоенныхъ на подобіе вилки, въ которую входитъ ледоколъ. Кромѣ того на каждой пристани построенъ предохранительный молъ. На оконечностяхъ всѣхъ моловъ установлены сигнальные портовые огни, а во время тумана на каждой пристани дѣйствуетъ паровая сирена, указывающая судамъ направленіе для входа въ пристань. Въ виду нѣкоторыхъ обнаружившихся неудобствъ гавани Мысовой въ 1904 г. была устроена на восточномъ берегу Байкала, по линіи Кругобайкальской желѣзной дороги, вторая пристань для ледоколовъ, у ст. Танхой, отстоящая отъ м. Баранчика всего въ 34 верстахъ.

Усиленіе провозной и пропускной способности Сибирской желѣзной дороги и увеличеніе скорости движенія на ней поѣздовъ.

При сооруженіи Сибирской желѣзной дороги были приняты облегченныя техническія условія, по которымъ пропускная способность была опредѣлена въ 3 пары поѣздовъ въ сутки въ зависимости отъ ожидавшагося вообще незначительнаго на дорогѣ движенія.

Между тѣмъ съ открытіемъ на Западно-Сибирской жел. дорогѣ въ 1896 году правильнаго движенія, требованія на перевозки значительно превзошли первоначальныя предположенія и не могли быть удовлетворены. Поэтому для усиленія пропускной способности дороги въ

1896—1898 г.г. было устроено 31 новыхъ разъѣздовъ, а для увеличенія провозоспособности добавлено 30 паровозовъ и 600 вагоновъ, и сверхъ того нанимался подвижной составъ съ другихъ дорогъ въ количествѣ до 1600 вагоновъ. Не смотря на то, зимою 1897/8 года на Западно-Сибирской жел. дорогѣ образовались залежи грузовъ болѣе 5 милліоновъ пуд. съ ожиданіемъ очереди перевозки до $3^1/_2$ мѣсяцевъ. Въ засѣданіи 10 декабря 1897 года Его Императорскому Величеству Августѣйшему Предсѣдателю Комитета Сибирской жел. дороги, между прочимъ, благоугодно было указать на необходимость всемѣрно озаботиться приведеніемъ сдаваемыхъ въ эксплоатацію участковъ Сибирскаго пути въ соотвѣтствіи съ дѣйствительными потребностями усиливающагося движенія и требованіями ближайшаго будущаго.

Поѣздка въ Сибирь Министра Путей Сообщенія въ 1898 г.

Во исполненіе этого Высочайшаго указанія Министръ Путей Сообщенія въ январѣ 1898 г. предпринялъ поѣздку на Сибирскія дороги до Иркутска и далѣе до оз. Байкала, главнымъ образомъ съ цѣлью выясненія вопроса объ увеличеніи пропускной способности Сибирской дороги до 7 паръ поѣздовъ въ сутки и объ ускореніи по ней движенія поѣздовъ.

Всеподданнѣйшимъ докладомъ отъ 6 февраля 1898 г. Министръ Путей Сообщенія доложилъ о собранныхъ при этой поѣздкѣ данныхъ и затѣмъ 18 апрѣля 1898 г. было внесено въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги представленіе князя М. И. Хилкова о мѣропріятіяхъ по усиленію пропускной и провозной способности Сибирской желѣзной дороги и по увеличенію скорости движенія по ней поѣздовъ.

Въ этомъ представленіи князь М. И. Хилковъ объяснилъ, что для доведенія пропускной способности Сибирской линіи (отъ Челябинска до ст. Кайдалово) до размѣровъ, вызываемыхъ усиливающимся движеніемъ, по предвари-

тельнымъ подсчетамъ потребуется устройство до 58 новыхъ разъѣздовъ, укладка дополнительныхъ путей на 77 станціяхъ, а также увеличеніе подвижнаго состава на 462 паровоза и 11.900 вагоновъ. Для ускоренія же движенія поѣздовъ князь М. И. Хилковъ признавалъ необходимымъ замѣнить 18-ти фунтовые рельсы рельсами болѣе тяжелаго типа, увеличить толщину балластнаго слоя, уширить земляное полотно и замѣнить деревянные мосты желѣзными на каменныхъ опорахъ. Исполненіе этихъ работъ, стоимостью въ 95 мил. руб., Министръ Путей Сообщенія полагалъ распредѣлить, въ зависимости отъ цѣлей мѣропріятій, на три категоріи срока, продолжительностью отъ 3 до 10 лѣтъ.

Образованіе Особаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря графа Сольскаго и Комиссіи К. Я. Михайловскаго.

При обсужденіи означеннаго представленія Министра Путей Сообщенія въ Комитетѣ Сибирской жел. дороги Августѣйшимъ Предсѣдателемъ было указано, что возбужденный вопросъ представляется настолько важнымъ, что прежде разсмотрѣнія въ семъ Комитетѣ, надлежитъ обсудить оный въ Особомъ Совѣщаніи, предсѣдателемъ котораго Его Величеству благоугодно было назначить Статсъ-Секретаря графа Сольскаго. Въ виду же необходимости самаго тщательнаго обоснованія всѣхъ предлагаемыхъ мѣропріятій, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги призналъ необходимымъ командировать на Сибирскую желѣзную дорогу особую Комиссію для выясненія на мѣстѣ всѣхъ необходимыхъ мѣропріятій по усиленію пропускной и провозной способности Сибирской желѣзной дороги, по увеличенію скорости движенія на ней поѣздовъ и для опредѣленія стоимости всѣхъ предстоящихъ по сему работъ. Предсѣдателемъ этой Комиссіи по Высочайшему повелѣнію былъ назначенъ инженеръ К. Я. Михайловскій.

Лѣтомъ 1898 г. Комиссія осмотрѣла Сибирскую линію на всемъ ея протяженіи, открытомъ тогда для эксплоатаціи (до Иркутска); имѣла въ Челябинскѣ, Томскѣ и

Иркутскѣ рядъ засѣданій при участіи чиновъ мѣстной желѣзнодорожной администраціи и осенью 1898 г. представила въ упомянутое Особое Совѣщаніе отчетъ по изслѣдуемому вопросу. Согласно этому отчету работы необходимыя для увеличенія пропускной способности Сибирской желѣзной дороги до семи паръ воинскихъ поѣздовъ состояли въ устройствѣ 57 разъѣздовъ, причемъ разстояніе между станціями и разъѣздами не превышало бы на равнинныхъ участкахъ 25 верстъ, и на горныхъ 23 вер.; въ увеличеніи путевыхъ и станціонныхъ (жилыхъ) построекъ и въ усиленіи водоснабженія дороги и устройствѣ продовольственныхъ пунктовъ. Стоимость этихъ работъ была исчислена въ суммѣ 8.770.660 рублей.

Расходы для удовлетворенія потребностямъ настоящаго и вѣроятнаго въ близкомъ будущемъ развитія пассажирскаго и товарнаго движенія были исчислены въ 43,8 милл. рублей *).

Далѣе, Комиссія указала на другія мѣры, хотя не связанныя прямо съ пропускною и провозною способностью дороги, но желательныя для привлеченія грузовъ и развитія эксплоатаціи, а именно: расширеніе пассажирскихъ зданій и складовъ, устройство платформъ и пакгаузовъ, постройка пристаней на рр. Иртышѣ, Оби и Енисеѣ и другія работы. Общая стоимость этихъ работъ была опредѣлена въ 4.028.681 рублей **).

Наконецъ, для увеличенія средней скорости пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздовъ (съ остановками) до 35 вер. въ часъ (вмѣсто 20) и товарныхъ до 20—22 вер. (вмѣсто 12) Комиссія считала нужнымъ: 1) замѣнить деревянные мосты желѣзными на каменныхъ опорахъ, 2) усилить верхнее строеніе т. е. утолстить слой балласта до 0,22 саж., удлинить шпалы до 1,25 (по мѣрѣ смѣны), а самое главное 18-ти фунтовые рельсы замѣнить 24 фунтовыми, причемъ эту замѣну сдѣлать немедленно-же на Средне-Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогахъ, имѣющихъ значительные уклоны и кривыя малаго ра-

*) Считая въ этомъ числѣ 7.762.660 рублей изъ суммы 8.770.660 рублей.

**) Въ томъ числѣ устройство продовольственныхъ пунктовъ 1.008.000 рублей.

діуса; на Западно-Сибирской жел. дорогѣ оставить 18-ти фунтовые рельсы временно, до износа и прихода ихъ въ негодность, усиливъ путь добавленіемъ одной шпалы на звено и введеніемъ трехдырныхъ подкладокъ съ добавочнымъ костылемъ. Всѣ эти работы были оцѣнены въ суммѣ 43,5 милл. руб. (въ томъ числѣ стоимость рельсовъ и скрѣпленій 20 милл. руб.).

Общая сумма расходовъ на улучшеніе магистрали была исчислена въ 91.316.791 рубль.

Сроки для осуществленія этихъ мѣропріятій Комиссія предполагала слѣдующіе: для усиленія пропускной и провозной способности съ коммерческою цѣлью 5 лѣтъ, для увеличенія скорости движенія 8 лѣтъ.

Заключенія Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ графа Сольскаго.

Отчетъ Комиссіи К. Я. Михайловскаго былъ разсмотрѣнъ Особымъ Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ графа Сольскаго, которое одобрило предположенія Комиссіи, уменьшивъ лишь общій размѣръ исчисленныхъ суммъ до 84.770.660 р. Изъ этой суммы было назначено:

на усиленіе магистрали до 7 паръ воинскихъ поѣздовъ въ теченіе 3 лѣтъ .	8.770.660	руб.
для ускоренія движенія поѣздовъ съ расходованіемъ въ продолженіи 8 лѣтъ	43.000.000	„
на пріобрѣтеніе подвижного состава . .	31.000.000	„
и для удовлетворенія потребностей коммерческаго движенія въ 1899 г. . . .	2.000.000	„
	84.770.660	руб.

Признавая возможнымъ въ счетъ этой суммы отпустить на расходы по улучшенію магистрали въ 1899 году 16½ милл. руб., Совѣщаніе указало, что расходы для упорядоченія коммерческаго движенія на Сибирской линіи должны опредѣляться и отпускаться ежегодно по соображенію съ дѣйствительною потребностью въ порядкѣ, принятомъ для назначенія ассигнованій на улучше-

ніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и что лишь въ 1899 г., во избѣжаніе задержекъ, можно допустить въ видѣ исключенія отпускъ потребныхъ 2 милл. руб. черезъ Комитетъ Сибирской жел. дороги.

По вопросу 18-фунтовыхъ рельсовъ Совѣщаніе приняло заключеніе предсѣдателя Комиссіи, что недостаткомъ сихъ рельсовъ является не столько ихъ легкость, сколько неудовлетворительное качество русскаго рельсоваго металла. Поэтому признано желательнымъ установить болѣе совершенный способъ производства стальныхъ рельсовъ и выработать новыя техническія условія на поставку рельсовъ заводами.

Заключенія Особаго Совѣщанія были доложены Комитету Сибирской желѣзной дороги въ засѣданіи 27 января 1899 г. и утверждены Высочайше утвержденнымъ 11 февраля 1899 г. положеніемъ сего Комитета.

Поѣздка въ Сибирь Министра Путей Сообщенія зимою 1901—02 г.

Въ концѣ декабря 1901 года и началѣ 1902 года Министръ Путей Сообщенія, осмотрѣвъ Сибирскую желѣзную дорогу (отъ Челябинска до Китайской границы) въ самый трудный для ея эксплоатаціи зимній періодъ года, пришелъ къ заключенію о необходимости принятія нѣкоторыхъ дополнительныхъ мѣръ для усиленія магистрали.

Во всеподданнѣйшемъ докладѣ о результатахъ своей поѣздки въ Сибирь (отъ 25 января 1902 года) князь М. И. Хилковъ указывалъ на необходимость скорѣйшей замѣны легкихъ рельсовъ тяжелыми и не только на Средне-Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогахъ, но и на всемъ протяженіи Западно-Сибирской желѣзной дороги, на которой упомянутымъ выше Особымъ Совѣщаніемъ 1899 года было рѣшено оставить легкіе рельсы до ихъ износа, а также на необходимость скорѣйшаго примѣненія другихъ мѣропріятій какъ-то: замѣны деревянныхъ мостовъ каменными, усиленія водоснабженія, увеличенія подвижного состава, увеличенія станціонныхъ помѣщеній, улучшенія быта служащихъ и расширенія Анжерскихъ

угольныхъ копей, снабжающихъ топливомъ значительную часть линіи. По Высочайшему повелѣнію докладъ этотъ былъ внесенъ въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги и по Высочайше утвержденному 15 іюня 1902 г. положенію названнаго Комитета предназначено для замѣны легкихъ рельсовъ тяжелыми на всемъ протяженіи западнаго участка Сибирской желѣзной дороги до 9 милл. руб., съ расходованіемъ этой суммы въ теченіе 4 лѣтъ (т. е. до 1906 г.). Сверхъ того, предоставлено Министру Путей Сообщенія обратить изъ кредитовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 500.000 руб. на срочныя работы по усиленію водоснабженія Сибирской желѣзной дороги и 50.000 руб. на приступъ къ работамъ по расширенію Анжерскихъ угольныхъ копей.

Такимъ образомъ, общая сумма затратъ, предназначенныхъ съ 1899 года на усиленіе Сибирской магистрали, достигла 94.320.660 рублей.

Въ результатѣ принятыхъ мѣръ уже лѣтомъ 1902 г. явилась возможность пропускать между Челябинскомъ и Иркутскомъ 9 паръ поѣздовъ.

Вопросъ объ усиленіи пропускной способности горныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги.

Не смотря на эти мѣропріятія по улучшенію Сибирской дороги, дальнѣйшему усиленію пропускной и провозной способности препятствовали горные участки бывшей Средне-Сибирской дороги. Въ 1902 году какъ Министръ Путей Сообщенія, такъ и Министръ Финансовъ С. Ю. Витте, во время послѣдней его поѣздки по Сибири, обратили вниманіе на то обстоятельство, что на разныхъ участкахъ дороги пропускная и провозная способность неравномѣрна и обусловливается предѣльнымъ составомъ поѣздовъ, зависящимъ отъ техническихъ условій профиля. Такъ, напримѣръ, на горныхъ участкахъ между Ачинскомъ и Нижнеудинскомъ (699 верстъ) и между станціями Зима и Половина (138) при предѣльныхъ уклонахъ въ 0,0174 и наименьшихъ радіу-

сахъ закругленій 120 саж., при одномъ паровозѣ составъ поѣзда значительно меньше (16 вагоновъ), чѣмъ на равнинныхъ участкахъ, гдѣ могутъ ходить поѣзда нормальнаго состава (36 вагоновъ).

Въ виду этого Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ совмѣстномъ представленіи въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги высказались за необходимость устраненія указанныхъ недостатковъ продольнаго профиля горныхъ участковъ.

Въ виду значительности затратъ на проектированное исправленіе линіи Августѣйшему Предсѣдателю благоугодно было признать соотвѣтственнымъ, предварительно разсмотрѣнія сего дѣла въ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги, поручить всестороннее его изученіе члену Государственнаго Совѣта Инженеръ-Генералу Н. П. Петрову (Высоч. утв. 31 янв. 1903 г. полож. Ком. Сиб. ж. д.).

Въ исполненіе сего на производство предварительныхъ изысканій въ 1903 г. было отпущено 180.610 руб. и, при производствѣ сихъ изысканій, были изучены не только горные участки Ачинскъ-Нижнеудинскъ и Зима-Половина, но и предгорные Нижнеудинскъ-Зима и Половина-Иркутскъ. Соображенія Инженеръ-Генерала Петрова по сему дѣлу были доложены Комитету Сибирской желѣзной дороги и Высочайше утвержденнымъ 27 декабря 1903 года положеніемъ сего Комитета было предоставлено Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Инженеръ-Генераломъ Петровымъ, произвести въ 1904 г. окончательныя изысканія для составленія проекта переустройства горныхъ участковъ бывшей Средне-Сибирской желѣзной дороги и предположенія свои о планѣ работъ и ихъ стоимости внести въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги ко времени испрашиванія кредитовъ на 1905 годъ, представивъ вмѣстѣ съ тѣмъ въ Государственный Совѣтъ расцѣночную вѣдомость на переустройство участка Ачинскъ-Чернорѣчинская (уже составленную Управленіемъ Сибирской дороги въ суммѣ 825.000 р.) и смѣту на указанныя окончательныя изысканія.

Смѣта на производство этихъ изысканій, въ суммѣ 191.500 руб., была представлена 28—29 апрѣля 1904 года въ Государственный Совѣтъ и по Высочайше утвержденному 9 іюня 1904 года мнѣнію сего Совѣта, указанная сумма была отпущена. Нынѣ полевыя работы и составленіе проекта переустройства горныхъ участковъ закончены.

По вопросу объ усиленіи пропускной способности Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ путемъ устройства второго пути на всемъ ихъ протяженіи, въ концѣ 1904 года, состоялись слѣдующія распоряженія, являющіяся однимъ изъ результатовъ послѣднихъ поѣздокъ князя М. И. Хилкова на Сибирскія дороги и разработанныя при ближайшемъ его участіи.

По Высочайшему Его Императорскаго Величества повелѣнію, послѣдовавшему 30 сентября 1904 года, было образовано Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря графа Сольскаго по вопросу объ устройствѣ второго пути на Сибирской желѣзной дорогѣ. Это Особое Совѣщаніе въ засѣданіи 2 октября того-же года положило:

I. Въ видахъ обезпеченія на всемъ протяженіи Сибирской желѣзной дороги одинаковой пропускной способности въ размѣрахъ соотвѣтствующихъ дѣйствительной потребности приступить къ укладкѣ второй колеи на подлежащихъ участкахъ Сибирской магистрали.

II. Ближайшее выясненіе участковъ Сибирской магистрали, на коихъ необходимо устройство второго пути, провѣрка расцѣночныхъ вѣдомостей на имѣющія быть исполненными съ означенной цѣлью работы, а также опредѣленіе постепенности и главныхъ основаній сооруженія второй колеи возложить на особую, подъ предсѣдательствомъ начальника Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ тайнаго совѣтника К. Я. Михайловскаго, Комиссію изъ представителей отъ Министерствъ Путей Сообщенія, Военнаго и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля, съ тѣмъ, чтобы заключенія

Комиссіи этой и выработанныя на основаніи ихъ расцѣночныя вѣдомости представлены были на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ.

III. На подготовительныя работы къ намѣченному отд. I усиленію великаго Сибирскаго пути отпустить изъ Государственнаго Казначейства десять милліоновъ рублей по отдѣлу чрезвычайныхъ расходовъ росписи на 1905 годъ.

Приведенныя положенія Особаго Совѣщанія всеподданнѣйше доложены Его Императорскому Величеству предсѣдателемъ Совѣщанія Статсъ-Секретаремъ графомъ Сольскимъ и 18 ноября 1904 г. Государю Императору благоугодно было, утвердивъ оныя, Высочайше повелѣть ихъ исполнить.

Уссурійская желѣзная дорога.

Въ началѣ 1895 года Южная часть Уссурійской желѣзной дороги (протяженіемъ 378 верстъ) уже была почти окончена постройкою, такъ какъ 6 декабря 1894 года было открыто на ней временное движеніе. Однако, окончаніе постройки продолжалось еще въ 1895 и 1896 г.г. и этотъ участокъ отъ Владивостока до ст. Графской былъ сданъ въ эксплоатацію 1 февраля 1896 года. Стоимость Южно-Уссурійской желѣзной дороги опредѣлилась въ 20.583.509 руб. или на версту 54.454 руб.

На Сѣверно-Уссурійской желѣзной дорогѣ (протяженіемъ 341 вер.) отъ ст. Графской до Хабаровска работы тоже были уже начаты (3 іюля 1894 г.) и велись съ такимъ успѣхомъ, что 3 сентября 1897 г. прибылъ во Владивостокъ первый поѣздъ изъ Хабаровска, а съ 15 октября 1897 года открыто было временное движеніе на всемъ протяженіи 341 версты. Въ правильную эксплоатацію Сѣверно-Уссурійская желѣзная дорога была сдана 1 ноября 1897 года.

Строительная стоимость Сѣверно-Уссурійской желѣзной дороги опредѣлилась въ 21.056.522 рубля или на версту 62.704 рубля.

Вѣтвь отъ Уссурійской желѣзной дороги къ Китайской границѣ.

Въ 1895 году вмѣстѣ съ вопросомъ о постройкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги возникъ вопросъ о постройкѣ вѣтви отъ ст. Никольскъ (нынѣ Кетрицево) до Китайской границы. По предварительнымъ изысканіямъ длина ея опредѣлилась въ 110 верстъ (дѣйствит. 106 в.), а строительная стоимость безъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава, а также расширенія станціи Никольскъ въ 4.950.000 руб., а съ рельсами и подвижнымъ составомъ въ 8.033.987 рублей. Постройка этой вѣтви была передана Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги по цѣнѣ 45.000 руб. съ версты, безъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава.

Постройка вѣтви была начата 30 апрѣля 1898 года, а 1 января 1900 года открылось правильное движеніе на первыхъ 92 верстахъ, отъ ст. Никольскъ до ст. Гродеково, освидѣтельствованіе и пріемка которыхъ была совершена впослѣдствіи (въ концѣ октября 1902 года). Послѣднія 15 верстъ отъ ст. Гродеково до Китайской границы были открыты для движенія 15 августа 1903 г.

Владивостокскій портъ.

Въ виду необходимости устройства надлежащимъ образомъ оборудованнаго комерческаго порта въ конечномъ пунктѣ Сибирской желѣзной дороги Министръ Путей Сообщенія, въ бытность свою во Владивостокѣ въ 1896 году, обратилъ особенное вниманіе какъ на самую бухту „Золотой Рогъ", такъ и на возможность соединенія въ одномъ портѣ комерческаго и военнаго флотовъ.

При устройствѣ правильно оборудованной набережной для судовъ, съ осадкою не менѣе 26 фут., въ непосредственной близости отъ желѣзной дороги, Владивостокскій портъ признавался Министромъ Путей Сообщенія, въ его всеподданнѣйшемъ отчетѣ по поѣздкѣ въ Сибирь, вполнѣ удовлетворительнымъ конечнымъ пунктомъ всей Сибирской желѣзной дороги на далекое будущее.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 10 мая 1896 г. положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, въ августѣ 1896 г. было приступлено къ подготовительнымъ работамъ и окончательнымъ изысканіямъ для составленія проекта набережной длиною 200 саж. и опредѣленія ея стоимости. Работы по постройкѣ набережной, не смотря на запозданіе въ доставкѣ механическихъ приспособленій, заказанныхъ въ Англіи, были вполнѣ закончены осенью 1898 года и 9 декабря того-же года набережная была сдана начальнику Уссурійской желѣзной дороги.

Общая стоимость постройки по отчету опредѣлилась въ 1.247.567 рублей.

Изысканія Амурской желѣзной дороги.

Въ началѣ 1895 года продолжалось производство изысканій Амурской желѣзной дороги, постройкѣ которой, однако, не суждено было осуществиться.

Изысканія эти, разрѣшенныя Высочайше утвержденнымъ 13 мая 1894 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія, съ ассигнованіемъ на это 1 милл. руб., производились въ 1894 и 1895 годахъ.

Избранное направленіе дороги пролегало черезъ станицы: Покровскую, Свирбѣеву и Толбузину, долиной рѣки Перы, черезъ село Александровское, верховье рѣки Завитой, подножьемъ горъ Осинда, долиной рѣки Хинганы, черезъ хребетъ Аагаръ-Аулъ, и далѣе лѣвымъ берегомъ рѣки Большой Бири и долинами рѣкъ Урьми и Тунгуски на Хабаровскъ.

Длина избраннаго направленія составила 1.304½ вер., а съ вѣтвями къ пристанямъ 1.341½ вер.; полная стоимость дороги исчислена была въ 94.152.000 руб. или на версту 70.200 рублей.

Изысканія обнаружили здѣсь мало производительную мѣстность, при крайне ничтожной населенности. Глубина

зимняго промерзанія доходитъ здѣсь до 5—6 арш.; средняя температура января отъ—30 до—35° Р.; зима безснѣжная; рабочій періодъ 100 дней и, кромѣ рѣкъ, никакихъ другихъ сообщеній не существуетъ. Санитарныя условія плохія.

Производившіяся изысканія остались не вполнѣ законченными въ виду возникшаго вопроса о спрямленіи Сибирской магистрали направленіемъ ея черезъ Маньчжурію, и съ этою цѣлью въ 1895 году были произведены изысканія по этому послѣднему направленію.

Улучшеніе судоходныхъ условій рѣкъ Чулыма, Ангары, Шилки, Амура и Уссури и устройство на нихъ казеннаго пароходства.

Въ тѣсной связи съ сооруженіемъ Сибирской желѣзной дороги находились и другія работы, предпринятыя съ цѣлью достиженія существенныхъ удобствъ и облегченія постройки линіи. Къ такимъ работамъ относится производившееся въ 1894—1899 гг. улучшеніе судоходныхъ условій рѣкъ Чулыма и Ангары, а также принадлежащихъ бассейну Тихаго океана рѣкъ Шилки, Амура и Уссури.

Вопросъ объ улучшеніи рѣкъ Чулыма и Ангары возникъ осенью 1893 г. одновременно съ предположеніями объ ускореніи срока постройки Сибирской магистрали. Въ засѣданіи Комитета Сибирской желѣзной дороги 10 ноября 1893 года было указано, что въ виду возможности ускоренія подвозки рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава на строящуюся линію (Средне-Сибирскую) не только по рѣкѣ Оби, но и по рѣкѣ Чулыму и притоку Енисея Ангарѣ надлежитъ разработать вопросъ объ улучшеніи судоходныхъ условій Чулыма и Ангары съ цѣлью образованія въ мѣстахъ пересѣченія ихъ Сибирскою желѣзною дорогою (Ачинскѣ и Иркутскѣ) новыхъ пунктовъ выгрузки желѣзнодорожныхъ матеріаловъ.

Въ 1894 году, послѣ отпуска 1 милл. руб. для производства работъ по улучшенію рѣкъ Чулыма и Ангары,

Управленіемъ по сооруженію Сибирской желѣзной дороги были пріобрѣтены, по заказу въ Англіи и Голландіи, для названныхъ рѣкъ два туэрныхъ парохода, двѣ землечерпательницы и два камнеподъемныхъ крана; изъ нихъ землечерпательницы были доставлены въ 1894 году въ разобранномъ видѣ по желѣзнымъ дорогамъ, а пароходы слѣдовали изъ Англіи подъ парами черезъ Карское море подъ конвоемъ морского парохода „Бленкартъ", подъ командою капитана Виггинса и прибыли въ рѣку Енисей 10 сентября 1894 года. Сверхъ того, Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги пріобрѣло два парохода „Лейтенантъ Малыгинъ" и „Бардъ" отъ Морского министерства и два туэрныхъ парохода отъ А. М. Сибирякова вмѣстѣ съ цѣпями, проложенными имъ по нѣкоторымъ порогамъ этой рѣки.

Регуляціонныя работы на указанныхъ рѣкахъ заключались въ углубленіи фарватера, въ выемкѣ камней со дна и постановкѣ водомѣрныхъ знаковъ. Работы на рѣкѣ Чулымѣ имѣли своимъ результатомъ возможность, одновременно съ укладкою пути на Средне-Сибирской желѣзной дорогѣ отъ рѣки Оби къ востоку, вести укладку отъ Ачинска (на рѣкѣ Чулымѣ) въ двухъ направленіяхъ къ востоку и западу.

Работы на рѣкѣ Ангарѣ оказали содѣйствіе перевозкѣ на озеро Байкалъ частей парома-ледокола и плавучаго дока.

Казенная флотилія содержалась на рѣкѣ Ангарѣ до начала 1901 года, когда Министромъ Путей Сообщенія было сдѣлано распоряженіе о передачѣ ея въ вѣдѣніе нуждающихся въ ней округовъ водяныхъ сообщеній.

Въ 1895 году Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги былъ отпущенъ кредитъ въ размѣрѣ 400.000 руб. на устройство казеннаго пароходства на рѣкѣ Шилкѣ и на приступъ къ постройкѣ пристаней, перегрузочныхъ пунктовъ и другихъ принадлежностей этого пароходства. Въ связи съ этимъ мѣропріятіемъ, имѣющимъ цѣлью обезпечить доставку грузовъ изъ Владивостока на строившуюся въ то время Забайкальскую линію, въ

1896 году были предприняты работы по улучшенію руселъ рѣкъ Шилки, Амура и Уссури.

Общая сумма кредитовъ, отпущенныхъ на улучшеніе рѣкъ Чулыма и Ангары и рѣкъ Амурскаго бассейна, составляетъ 5.228.180 рублей.

Развитіе частнаго строительства служащихъ на Сибирской жел. дорогѣ.

Въ 1895 году Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, желая по возможности прикрѣпить желѣзнодорожныхъ служащихъ къ мѣстамъ ихъ служенія, разрѣшилъ приамурскому генералъ-губернатору (генералъ-лейтенанту Духовскому) отводить изъ свободныхъ казенныхъ земель близъ станцій Уссурійской желѣзной дороги особые участки подъ поселеніе на нихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ за плату и на сроки, устанавливаемые генералъ-губернаторомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ Сибирской жел. дороги (Высочайше утвержденное 5 іюля 1895 г., положж. Комитета), предоставилъ Министру Путей Сообщенія озаботиться образованіемъ желѣзнодорожныхъ поселковъ и вдоль другихъ участковъ Сибирской желѣзной дороги.

Такіе поселки, возникшіе на ст. Никольскъ Уссурій-жел. дороги, при станціяхъ Омскъ, Петропавловскъ и Курганъ Сибирской желѣзной дороги и при нѣкоторыхъ станціяхъ Забайкальской жел. дороги, развивались однако довольно медленно за недостаткомъ у желѣзнодорожныхъ служащихъ средствъ для возведенія построекъ. Въ виду такого положенія дѣла, бывшая въ 1898 г. на мѣстѣ Комиссія тайн. сов. К. Я. Михайловскаго признала цѣлесообразнымъ принятіе мѣръ къ поощренію частнаго строительства агентовъ Сибирской желѣзной дороги. Означенныя предположенія были одобрены Особымъ Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря графа Сольскаго, а Комитетъ Сибирской жел. дороги, по Высочайше утвержденному 11 февраля 1899 г. положенію, поручилъ Министру Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государствен-

нымъ Контролеромъ выработать проектъ соотвѣтствующихъ правилъ.

Проектъ этотъ былъ составленъ къ веснѣ 1902 года, и переданъ на разсмотрѣніе подготовительной при Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги Комиссіи и послѣ двукраткаго обсужденія былъ утвержденъ по Высочайше утвержденному 31 января 1903 г. журналу Комитета Сибирской жел. дороги.

Согласно сихъ правилъ управленіямъ Сибирской, Забайкальской и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ, предоставлено отводить при станціяхъ участки земли подъ постройки служащихъ, размѣрами каждый не свыше 300 кв. саж. за плату не менѣе 1 коп. за кв. сажень въ годъ. Съ цѣлью облегченія служащимъ возведенія построекъ управленія дорогъ могутъ выдавать ссуды имъ деньгами или строительными матеріалами, на 18 лѣтъ изъ 4% въ годъ. Въ видахъ же огражденія устроиваемыхъ, съ помощью казны, желѣзнодорожныхъ поселковъ отъ постороннихъ элементовъ, постройки, возводимыя въ этихъ поселкахъ, не могутъ быть ни обременяемы долгами, ни продаваемы другимъ лицамъ, кромѣ служащихъ на томъ-же участкѣ дороги, иначе, какъ на сносъ.

Основною цѣлью „правилъ" является предоставленіе служащимъ на линіи, при наименьшихъ затратахъ казны, дешевыхъ и удобныхъ помѣщеній съ цѣлью предотвращенія наблюдавшагося за послѣдніе годы усиленнаго перехода служащихъ съ Сибирской магистрали на другія линіи вслѣдствіе исключительной дороговизны и трудности удобно устроиться въ Сибири. Кромѣ того, правила эти приведутъ къ упорядоченію рабочаго вопроса путемъ устраненія перехода съ мѣста на мѣсто бездомныхъ рабочихъ.

Одновременно съ утвержденіемъ означенныхъ правилъ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги разрѣшилъ Министру Путей Сообщенія образовать, срокомъ на 18 лѣтъ, оборотный фондъ въ размѣрѣ 500.000 руб. на пріобрѣтеніе земельныхъ участковъ для постройки служащими на желѣзныхъ дорогахъ въ Сибири жилыхъ помѣщеній,

на выдачу служащимъ ссудъ подъ постройки и на расходы по благоустройству въ желѣзнодорожныхъ поселкахъ. Указанная сумма зачислена въ спеціальныя средства Министерства Путей Сообщенія по смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Примѣненіе правилъ частнаго строительства служащихъ на Сибирскихъ линіяхъ, за первый годъ введенія ихъ въ дѣйствіе со второй половины 1903 г., выразилось: во 1-хъ: въ распространеніи сихъ правилъ на образовавшіеся уже ранѣе поселки вдоль Сибирской и Уссурійской жел. дорогъ и во 2-хъ: въ отводѣ избранныхъ площадей для новыхъ поселковъ при 29 станціяхъ, съ назначеніемъ въ нихъ до 2000 участковъ.

Дѣятельность Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ и мѣропріятія по усиленію таковыхъ — въ теченіе 1904 года.

Усиленіе пропускной способности.

Въ январѣ мѣсяцѣ 1904 г., ко времени открытія военныхъ дѣйствій съ Японіей, Сибирская желѣзная дорога заканчивала перевозку новобранцевъ, и въ то же время перевозила войска для пополненія воинскихъ частей, расположенныхъ въ Намѣстничествѣ, работая по коммерческому графику, въ которомъ было предвидѣно четыре пары пассажирскихъ поѣздовъ и шесть паръ поѣздовъ малой скорости.

Хотя по мобилизаціонному плану Сибирская дорога должна была перевозить только четыре пары воинскихъ поѣздовъ отъ Челябинска до Красноярска и три пары отъ Красноярска до Иркутска, тѣмъ не менѣе, дорога эта, благодаря принятымъ энергичнымъ мѣрамъ, начала уже съ 20 января пропускать по пяти паръ сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ на всемъ своемъ протяженіи.

Поэтому на 1-е февраля, т. е. къ первому дню объявленія мобилизаціи Сибирскаго округа, на дорогѣ находилось уже въ пути 46 воинскихъ эшелоновъ.

Не смотря на столь густое движеніе, переходъ отъ коммерческаго графика къ воинскому произошелъ въ полномъ порядкѣ и не вызвалъ никакихъ замѣшательствъ.

Съ открытіемъ военныхъ дѣйствій, пропускная способность Сибирской дороги по воинскому графику опредѣлялась тѣми же десятью парами поѣздовъ, что и по коммерческому графику, но только для пассажирскаго движенія было оставлено три пары поѣздовъ, вмѣсто четырехъ, а остальныя семь были предназначены для воинскихъ, коммерческихъ и хозяйственныхъ перевозокъ.

Съ начала февраля работа Сибирской дороги значительно увеличилась, такъ какъ на ряду съ воинскими частями, слѣдовавшими на пополненіе, началась перевозка запасныхъ частей на Востокъ и, кромѣ того, пришлось спѣшно развезти и размѣстить вдоль линіи войска, назначенныя для охраны Сибирской дороги.

Для выясненія на мѣстѣ тѣхъ мѣропріятій, которыя необходимо было принять по усиленію пропускной способности Сибирской и Забайкальской дорогъ, а также улучшенію сообщеній черезъ озеро Байкалъ, Министръ путей сообщенія 30 января 1904 года отбылъ въ Сибирь гдѣ и пробылъ, съ небольшими перерывами, до конца сентября.

Еще до отъѣзда въ Сибирь, г. Министра путей сообщенія, состоялось, по Высочайшему повелѣнію, въ концѣ Января, Совѣщаніе подъ предсѣдительствомъ члена Государственнаго Совѣта Инженеръ-Генерала Петрова по вопросу о потребностяхъ Китайской Восточной дороги для выполненія предстоящихъ воинскихъ перевозокъ на Дальній Востокъ.

На этомъ Совѣщаніи выяснено, что Сибирская и Забайкальская дороги должны быть приспособлены для возможности пропуска не меньше семи паръ сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ.

Очевидно, это количество поѣздовъ не могло быть предоставлено военному вѣдомству, при существовавшей въ то

время пропускной способности Сибирской дороги, и при необходимости сохраненія одновременно коммерческаго и хозяйственнаго движенія, хотя бы въ размѣрѣ достаточномъ для обезпеченія нужнѣйшихъ потребностей населенія Сибири и для развозки матеріала, потребнаго для развитія Сибирской и за ней лежащихъ дорогъ.

Всѣ сіи потребности были оцѣнены Министерствомъ путей сообщенія въ общей сложности 15 парами сквозныхъ поѣздовъ въ сутки, изъ нихъ 7 паръ воинскихъ, 3 пассажирскихъ, 2 хозяйственныхъ и 3 факультативныхъ.

Для осуществленія этого заданія требовалось построить 67 новыхъ разъѣздовъ, уложить на существующихъ станціяхъ и разъѣздахъ 30 верстъ путей, съ устройствомъ для нихъ земляного полотна, а также построить 6420 квадр. саж. линейныхъ и станціонныхъ зданій для размѣщенія служащихъ и караульныхъ при мостахъ, подвѣсить шестой телеграфный проводъ, усилить водоснабженіе, расширить Анжерскія каменноугольныя копи и проч.

Стоимость устройства всѣхъ поименованныхъ работъ была опредѣлена въ 3.842.500 рублей, каковой кредитъ и былъ разрѣшенъ по Высочайше утвержденной 8 іюня 1904 года, меморіи Особаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря графа Сольскаго.

Но въ виду крайней необходимости усиленія перевозки войскъ на Дальній Востокъ, Министръ путей сообщенія, пользуясь испрошенными имъ Высочайшими полномочіями, сдѣлалъ распоряженіе немедленно приступить къ производству намѣченныхъ для увеличенія пропускной способности работъ, не дожидаясь разрѣшенія необходимаго кредита.

Благодаря этому, работы настолько быстро подвинулись впередъ, что уже 15 мая были окончены самые главные три разъѣзда на Западномъ участкѣ дороги и 25 разъѣздовъ на Восточномъ участкѣ, что дало возможность ввести съ означеннаго числа графикъ движенія, на которомъ укладывалось отъ Челябинска до Оби 12 и отъ Оби до Иркутска 13 сквозныхъ поѣздовъ четнаго восточнаго

направленія. Засимъ къ 25 іюня были устроены на участкѣ Челябинскъ — Обь остальные 19 новыхъ разъѣздовъ и съ этого числа былъ введенъ на этомъ участкѣ 15-ти парный графикъ.

Такимъ образомъ, ко времени разрѣшенія Особымъ Совѣщаніемъ кредита, развитіе Сибирской дороги было уже закончено на Западномъ участкѣ и доведено на Восточномъ участкѣ до 13 сквозныхъ паръ.

15 октября 1904 года были открыты на Восточномъ участкѣ остальные 20 разъѣздовъ и введенъ въ дѣйствіе 15-ти парный графикъ на всемъ протяженіи Сибирской дороги.

Съ цѣлью увеличенія перевозокъ въ четномъ восточномъ направленіи, на графикъ было нанесено 16 сквозныхъ поѣздовъ четныхъ и 14 нечетныхъ.

Ко времени введенія на Сибирской дорогѣ 15 парнаго графика, выяснилась необходимость дальнѣйшаго увеличенія числа воинскихъ поѣздовъ до 10 паръ и даже до 12 вмѣсто первоначальныхъ 7 паръ, для чего требовалось устроить 40 новыхъ разъѣздовъ, уложить 100 верстъ дополнительныхъ станціонныхъ путей, а также усилить водоснабженіе.

Стоимость всѣхъ этихъ работъ была опредѣлена въ суммѣ 3.100.000 рублей, каковой кредитъ и былъ испрошенъ черезъ Особое Совѣщаніе.

Согласно распоряженію Министра путей сообщенія къ производству означенныхъ работъ приступили немедленно, съ такимъ разсчетомъ, чтобы главнѣйшія изъ нихъ можно было успѣть окончить еще въ 1904 году и чтобы къ началу 1905 года пропускная способность Сибирской дороги была бы доведена до $16^1/_2$ паръ сквозныхъ поѣздовъ всѣхъ наименованій, что было выполнено къ 1 декабря 1904 г. и съ этого срока введенъ графикъ движенія, на которомъ нанесено 17 сквозныхъ поѣздовъ къ востоку и 16 обратно.

Устройство разъѣздовъ на Сибирской дорогѣ оказалось легко осуществимымъ только на западной ея части отъ Челябинска до Оби, имѣющей равнинный харак-

теръ (уклоны не свыше 0,0074, радіусы закругленій не менѣе 250 с. при совпаденіи съ уклонами 0,006). На остальной части Сибирской дороги условія профиля и плана линіи гораздо менѣе благопріятны, особенно на горныхъ участкахъ Ачинскъ — Нижнеудинскъ длиною 699 верстъ и Зима — Половина длиною 131 верста, гдѣ предѣльные уклоны допущены въ 0,0174 и наименьшіе радіусы закругленій въ 120 с. при совпаденіи съ уклонами въ 0,0144. На этихъ двухъ участкахъ построено 28 разъѣздовъ, изъ коихъ нѣкоторые расположены на короткихъ площадкахъ длиною около 100 и даже менѣе саж. и на закругленіяхъ, описанныхъ радіусомъ до 150 саженей, вслѣдствіе чего такіе разъѣзды построены по особому типу съ усовыми разъѣздными путями.

Независимо отъ вышеозначенныхъ работъ, на Сибирской дорогѣ, въ теченіе 1904 года, производились значительныя работы за счетъ смѣтныхъ кредитовъ, предусмотрѣнныхъ расцѣночными вѣдомостями по усиленію и улучшенію дороги въ общемъ на сумму около 8.000.000 рублей. Въ ряду работъ этой послѣдней категоріи наиболѣе значительная была замѣна легковѣсныхъ 18 фунтовыхъ рельсъ 24 фунтовыми на протяженіи 425 верстъ главнаго пути.

Сплошная смѣна рельсъ на протяженіи 425 верстъ главнаго пути при движеніи полнымъ графикомъ, когда развозка матеріаловъ крайне затруднительна, представляетъ собой выдающуюся по трудности работу, успѣшное выполненіе которой надо всѣцѣло отнести на счетъ энергіи какъ высшихъ, такъ и низшихъ агентовъ Сибирской дороги.

Кромѣ смѣны рельсъ, въ теченіе 1904 года, было сдѣлано расширеніе мастерскихъ съ оборудованіемъ, на сумму свыше 800.000 рублей, улучшеніе и усиленіе водоснабженія на сумму 438.000 рублей, постройка жилыхъ домовъ для служащихъ и дежурныхъ помѣщеній площадью 1900 кв. саж. и путевыхъ зданій 500 кв. саж., замѣна деревянныхъ мостовъ каменными въ количествѣ свыше 2000 куб. саж. каменной кладки и проч.

Забайкальская желѣзная дорога, ко времени объявленія войны съ Японіей, могла пропускать не больше 6 паръ всѣхъ поѣздовъ, изъ нихъ одну пару пассажирскихъ, 4 воинскихъ и одну пару хозяйственныхъ.

Располагая только одной парой поѣздовъ для своихъ хозяйственныхъ перевозокъ, Забайкальская дорога не могла образовать достаточныхъ запасовъ топлива на безлѣсныхъ участкахъ и съ большимъ трудомъ развозила матеріалы, необходимые для устройства разъѣздовъ, для укладки третьихъ путей на нихъ и улучшенія водоснабженія и другихъ работъ по усиленію пропускной способности. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, при невозможности перевести по желѣзной дорогѣ, матеріалы эти приходилось перевозить на лошадяхъ.

Вслѣдствіе сего, въ бытность Министра путей сообщенія на мѣстѣ, имъ были сдѣланы всѣ необходимыя распоряженія о возможно скоромъ усиленіи пропускной и провозной способности Забайкальской дороги.

Съ этою цѣлью немедленно приступили къ устройству 11 разъѣздовъ, выписали изъ Россіи приспособленія для временнаго водоснабженія, уложили третьи пути на 12 существующихъ разъѣздахъ и были приняты экстренныя мѣры къ увеличенію запасовъ топлива по дорогѣ.

Кромѣ хозяйственнаго движенія, необходимо было сохранить и коммерческое, хотя бы въ такомъ размѣрѣ, чтобы удовлетворить нужнѣйшія потребности расположенныхъ за Байкаломъ мѣстностей.

На этомъ основаніи Министерство путей сообщенія нашло необходимымъ увеличить пропускную способность Забайкальской дороги до 12 паръ поѣздовъ, изъ нихъ 7 паръ предоставить, согласно постановленію Особаго Совѣщанія, подъ воинскія перевозки, 1 пару для пассажирскихъ поѣздовъ и 4 пары—хозяйственныхъ и факультативныхъ.

Для такого развитія Забайкальской дороги требовалось построить 41 разъѣздъ, уложить соотвѣтственное количество путей на станціяхъ, усилить водоснабженіе,

построить дополнительныя жилыя и дежурныя помѣщенія и пр.

Стоимость всѣхъ этихъ работъ была оцѣнена въ 3.177.500 рублей, каковой кредитъ и былъ разрѣшенъ по меморіи Особаго Совѣщанія Высочайше утвержденной 8 іюня 1904 года.

По распоряженію Министра путей сообщенія къ означеннымъ работамъ приступлено немедленно послѣ открытія военныхъ дѣйствій, не дожидаясь открытія кредита, въ виду чего главнѣйшія работы были окончены къ веснѣ и уже съ 1-го апрѣля Забайкальская дорога могла пропускать до 9 паръ сквозныхъ поѣздовъ съ 1-го іюня до 10 паръ и съ 15 іюля до 12 паръ.

Къ этому времени выяснилось, что увеличеніе пропускной способности Забайкальской дороги до 12 паръ сквозныхъ поѣздовъ всѣхъ наименованій совершенно не соотвѣтствуетъ развитію хода военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ и что немедленно должно быть сдѣлано дальнѣйшее увеличеніе до 15 сквозныхъ паръ, изъ коихъ для воинскихъ перевозокъ должно быть выдѣлено, по крайней мѣрѣ, 10 паръ поѣздовъ.

Вслѣдствіе сего было намѣчено къ постройкѣ 35 новыхъ разъѣздовъ въ дополненіе къ упомянутымъ 41, а равно потребовалось уложить добавочные станціонные пути, построить бараки, путевыя зданія и прочее, всего на сумму 2.160.000 руб.

Къ производству всѣхъ этихъ работъ управленіе дороги приступило немедленно, потребный же для этого кредитъ былъ разрѣшенъ Особымъ Совѣщаніемъ 20-го августа 1904 года.

Насколько успѣшно производилось усиленіе видно изъ того, что къ 20 іюля всѣ земляныя работы для разъѣздовъ были готовы, причемъ оказалось возможнымъ нанести на графикъ движенія $16^1/_2$ паръ сквозныхъ поѣздовъ, но открытіе движенія въ этомъ размѣрѣ затянулось до 15 сентября только въ виду опозданія въ доставкѣ изъ Россіи необходимыхъ стрѣлокъ и рельсовъ.

На Забайкальской дорогѣ большинство новыхъ разъ-

ѣздовъ оказалось возможнымъ построить въ пунктахъ, имѣющихъ довольно удовлетворительныя условія профиля и плана пути, такъ какъ на этой дорогѣ, исключая горные участки Горхонъ-Кижа, Сохондо-Яблоновая, Адріяновка-Бурятская и Соктуй-Хараноръ, допущены уклоны, не превышающіе на прямыхъ частяхъ пути 0,0094 и хотя на дорогѣ имѣются закругленія пути, описанныя радіусомъ въ 150 саж., а на участкѣ Иркутскъ, Байкалъ даже въ 125 саж., но въ мѣстахъ расположенія новыхъ разъѣздовъ, кромѣ нѣсколькихъ случаевъ, кривизна пути оказалась менѣе крутой. На вышеупомянутыхъ горныхъ участкахъ общею длиною 87 верстъ, изъ коихъ на 64 верстахъ имѣются уклоны до 0,0174, построено 7 разъѣздовъ, изъ нихъ 6 разъѣздовъ расположены на уклонахъ отъ 0,002 до 0,003 при длинѣ этихъ уклоновъ отъ 210 до 150 саж. и радіусахъ закругленія отъ 500 до 150 саж.

Наиболѣе трудною задачею оказалось усиленіе водоснабженія, такъ какъ въ этомъ отношеніи Забайкальская дорога находится въ исключительныхъ условіяхъ.

Большинство рѣкъ, питающихъ дорогу, промерзаютъ до дна и подъ почвою, на всемъ почти протяженіи дороги, пролегаетъ слой вѣчной мерзлоты, толщиною до 20 саж. Вслѣдствіе сего полученіе воды путемъ артезіанскихъ колодцевъ, хотя и даетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ, какъ, напримѣръ, въ Читѣ, очень хорошіе результаты, но сопряжено съ значительными затрудненіями, ибо приходится опускать буровыя скважины на очень значительныя глубины.

Въ январѣ мѣсяцѣ наибольшая пропускная способность Забайкальской дороги, въ зависимости отъ водоснабженія, была по участкамъ слѣдующая:

Иркутскъ—Байкалъ	7	паръ поѣзд.
Мысовая—Верхнеудинскъ	6	„ „
Верхнеудинскъ—Шилка	4	„ „
Шилка—Срѣтенскъ	6	„ „

На этомъ основаніи, одновременно съ постройкой новыхъ разъѣздовъ и укладкой станціонныхъ путей для

увеличенія пропускной способности Забайкальской желѣзной дороги, Министромъ путей сообщенія было сдѣлано распоряженіе немедленно приступить къ срочному усиленію водоснабженія до размѣровъ, отвѣчающихъ пропускной способности 12-ти сквозныхъ паръ поѣздовъ на участкахъ Иркутскъ-Байкалъ и Танхой Манчжурія.

Съ этою цѣлью былъ ассигнованъ дополнительный кредитъ въ 90.000 р., за счетъ котораго предполагалось устроить новыя временныя лѣтнія водоснабженія въ 19 пунктахъ, вблизи живыхъ источниковъ, частью на станціяхъ и разъѣздахъ и частъю на перегонахъ. Между тѣмъ выяснилось, что усиленное воинское движеніе должно совершаться не только лѣтомъ, но и зимою и поэтому явилась необходимость измѣнить первоначальныя предположенія въ томъ смыслѣ, чтобы обратить, гдѣ это возможно, проектируемыя временныя лѣтнія водоснабженія, въ постоянныя. Эту цѣль удалось достигнуть по отношенію къ 15 водоснабженіямъ, изъ числа указанныхъ 19, путемъ замѣны источниковъ вымерзающихъ, каковыми являются рѣки, на источники не вымерзающіе, именно—колодцы и скважины, при чемъ ранѣе намѣченные пункты добавочныхъ водоснабженій на перегонахъ перенесены на ближайшія станціи и разъѣзды.

Въ дополненіе къ сему были построены новыя водоснабженія на 10 станціяхъ, изъ готовыхъ водопріемныхъ колодцевъ и на 3 станціяхъ усиленъ притокъ воды устройствомъ колодцевъ большого сѣченія.

Произведенными работами, на выполненіе коихъ было доассигновано къ указаннымъ 90.000 р. еще 92.160 р., явилась возможность обезпечить водою дорогу на лѣто и зиму при движеніи 12 паръ всѣхъ поѣздовъ, но при условіи правильнаго функціонированія всѣхъ, какъ прежнихъ надежныхъ водоснабженій на 23-хъ пунктахъ, такъ и вновь устроенныхъ или перестроенныхъ ненадежныхъ водоснабженій въ 28 пунктахъ.

Затѣмъ, при дальнѣйшемъ усиленіи пропускной способности Забайкальской дороги до 15 паръ сквоз-

ныхъ поѣздовъ всѣхъ наименованій, было усилено также и водоснабженіе, устройствомъ дополнительныхъ колодцевъ на станціяхъ Посольская, Илька, Моготуй и Шарасунь, стоимостью 16.000 р.

Въ случаѣ же порчи какого нибудь водоснабженія предполагалось, впредь до исправленія его, пользоваться вагонами баками и цистернами Кубасова для перевозки воды съ поѣздами на перегоны, гдѣ обнаруживается недостатокъ ея.

Срочное выполненіе указанныхъ выше работъ по доведенію пропускной способности Сибирской и Забайкальской дорогъ въ короткій срокъ съ 10 и 6 до 17—16 паръ поѣздовъ, не смотря на всѣ трудности, которыя пришлось при этомъ преодолѣть (недостатокъ рабочихъ, лошадей, харчей и пр.), всецѣло зависѣло отъ присутствія на мѣстѣ Министра путей сообщенія, который, пользуясь исходатайствованными имъ Высочайшими полномочіями, дающими право отступленія отъ существующихъ формальностей, разрѣшалъ быстро всѣ возникавшіе вопросы. Вслѣдствіе сего работы въ большинствѣ случаевъ, поспѣвали даже ранѣе намѣченнаго срока окончанія.

При этомъ необходимо добавить, что, не смотря на вздорожаніе въ краѣ рабочей силы на 30—50 %, а лошадей на 100% и болѣе, въ общемъ стоимость работъ почти не превысила нормальныхъ единичныхъ цѣнъ и только въ нѣкоторыхъ случаяхъ, поднялась до 30 %.

Первый періодъ усиленія провозной способности Забайкальской дороги.

Къ концу 1903 года провозная способность Забайкальской дороги была около 3½ паръ поѣздовъ. Въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1903 г. Министерство путей сообщенія, въ ожиданіи увеличенія движенія на Забайкальской дорогѣ, командировало на эту дорогу, по собственному почину, 15 паровозовъ.

Кромѣ того, въ январѣ 1904 года было командиро-

вано, по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, еще 10 паровозовъ, благодаря чему, провозная способность Забайкальской дороги была увеличена до 4-хъ паръ сквозныхъ воинскихъ поѣздовъ. Не смотря на это, провозная способность Забайкальской дороги была все таки ниже, чѣмъ пропускная, а послѣдняя, въ свою очередь, была ниже пропускной способности Китайской и Сибирской дорогъ. Поэтому, для ускоренія доставки на Востокъ войскъ и грузовъ, необходимо было въ первую очередь экстренно усилить подвижнымъ составомъ Забайкальскую дорогу.

Для той же цѣли, т. е. для увеличенія провозной способности до размѣра пропускной, потребовалось также усилить паровозный и вагонный парки Китайской Восточной дороги, но такъ какъ въ зиму 1903—1904 ледоколъ сдѣлалъ свой послѣдній рейсъ 14-го января, то г. Министромъ путей сообщенія было испрошено Высочайшее соизволеніе на производство опыта укладки рельсоваго пути по льду черезъ озеро Байкалъ, для переправы подвижного состава и тогда же были даны изъ Петербурга по телеграфу распоряженія о подвозкѣ необходимыхъ для сего матеріаловъ съ Забайкальской и Сибирской дорогъ.

Гужевая переправа черезъ озеро Байкалъ.

Въ виду ожидаемаго усиленнаго движенія воинскихъ частей, пассажировъ и грузовъ въ 1904 году, въ дѣлѣ организаціи гужевой переправы по льду черезъ озеро Байкалъ, устроенной зимою 1903 года, были приняты особыя мѣры. Вдоль пути, по льду на протяженіи 42 верстъ, черезъ каждыя шесть верстъ были построены теплые, довольно помѣстительные бараки. На полпути была устроена станція „Середина“, съ достаточно хорошо оборудованнымъ буфетомъ, отдѣльно для пассажировъ перваго и второго класса и особо для третьяго. На этой станціи пассажиры, какъ ѣдущіе за Байкалъ, такъ и обратно, останавливались около часу для отдыха лошадей.

На средства дороги было куплено значительное коли-

чество тулуповъ и валенокъ, которые выдавались пассажирамъ на время переѣзда черезъ озеро. Количество лошадей, коими располагала дорога, предназначенныхъ для перевозки пассажировъ, воинскихъ частей и грузовъ было доведено болѣе чѣмъ до трехъ тысячъ. Кромѣ, того были допущены вольные ямщики и для нихъ была установлена наибольшая предѣльная такса за провозъ черезъ озеро.

Для наблюденія за состояніемъ дороги по озеру были организованы особыя артели рабочихъ, которыя расчищали путь и въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ появлялись трещины, немедленно наводили на нихъ небольшіе мостики, ставили фонари и сигналы, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и сторожевые посты.

Устройство рельсоваго пути черезъ озеро Байкалъ.

Съ 2-го февраля началась укладка рельсоваго пути черезъ озеро Байкалъ подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Министра путей сообщенія.

Главнымъ препятствіемъ, съ которымъ приходилось бороться, кромѣ общихъ тяжелыхъ условій работы на льду при холодѣ, достигавшемъ 30 градусовъ и при частыхъ метеляхъ и буранахъ, были тѣ трещины и нажимы, которые постоянно образуются на Байкалѣ.

Сама по себѣ прочность льда, толщиною около 2 арш. вблизи западнаго берега озера и до $1^1/_4$ аршина у восточнаго берега, была весьма значительна, и не представляла опасности для движенія около береговъ паровозовъ подъ парами, съ полнымъ составомъ вагоновъ.

Но вышеуказанныя трещины и нажимы, появляясь совершенно неожиданно, нарушали всякіе расчеты и предположенія. Причины возникновенія этихъ трещинъ и нажимовъ до сего времени не выяснены и, при громадной глубинѣ Байкала, доходящей до 2-хъ и болѣе верстъ, едва ли въ скоромъ времени будутъ точно установлены. Въ настоящее время несомнѣнно только, что значи-

тельное вліяніе оказываютъ въ этомъ отношеніи явленія вулканическаго характера. Во время пребыванія Министра путей сообщенія было два случая совершенно опредѣленныхъ землетрясеній на Байкалѣ, когда весь ледъ на озерѣ колебался и подземные толчки ощущались на берегу. Трещины эти и нажимы образуются почти моментально и безъ какихъ-либо видимыхъ или ощущаемыхъ внѣшнихъ причинъ. Ширина трещинъ подъ рельсовымъ путемъ доходила до 2 аршинъ. Сила движенія льда при трещинахъ и нажимахъ была настолько велика, что рельсы лопались, болты и скрѣпленія разлетались со страшной силой и путь немедленно разрушался на протяженіи нѣсколькихъ десятковъ саженей.

Въ первые дни укладки пути по льду, вслѣдствіе неблагопріятныхъ естественныхъ условій, эти трещины и нажимы были настолько часты и такъ сильно портили произведенныя уже работы, что были моменты, когда осуществленіе задачи перевозки подвижнаго состава по рельсамъ черезъ озеро казалось почти неосуществимымъ. Но благодаря тому подъему духа, съ которымъ работали какъ мѣстные техническіе руководители работъ, такъ и всѣ остальные, принимавшіе участіе въ дѣлѣ постройки пути, эти препятствія только увеличивали энергію и настойчивость, и постепенно были найдены способы, если не совершенно уничтожить, то, по крайней мѣрѣ, значительно ослабить неблагопріятные результаты этихъ стихійныхъ явленій.

Путемъ опыта выяснились тѣ нѣсколько мѣстъ пути, гдѣ эти трещины и нажимы происходили особенно часто, и около этихъ мѣстъ были установлены особыя партіи рабочихъ; затѣмъ эти мѣста перекрывались на крестъ длинными, нескрѣпленными между собою брусьями и на эти клѣтки уже клались шпалы и рельсы.

Такимъ образомъ въ случаяхъ движенія льда, вслѣдствіе трещины или нажима эти, крестообразно положенные, брусья, сжимаясь и расширяясь, предохраняли самый рельсовый путь отъ сильнаго разрушенія.

Переправа подвижного состава по рельсовому пути через озеро Байкалъ.

Благодаря такому приспособленію, уложенному на наиболѣе опасныхъ мѣстахъ, рельсовый путь былъ окончательно готовъ къ перекаткѣ вагоновъ 17 февраля, и въ этотъ день было спущено на ледъ свыше ста вагоновъ. Вагоны двигались конной тягой на разстояніи 50 саженей одинъ отъ другого. Первоначально для перекатки вагона запрягали четверку лошадей, а затѣмъ, когда люди и лошади привыкли къ этой работѣ, каждый вагонъ везла одна пара лошадей.

18 февраля 20 первыхъ вагоновъ благополучно прибыли на восточный берегъ Байкала. Послѣ сего передача вагоновъ производилась безостановочно, причемъ въ нѣкоторые дни передавалось по рельсовому черезъ озеро пути по 220 вагоновъ. Передача вагоновъ продолжалась до 1 марта, къ каковому времени было уже передано на восточный берегъ Байкала 1.300 вагоновъ.

Послѣ этого было предположено пріостановить временно передачу вагоновъ, выправить путь и затѣмъ приступить къ перекаткѣ паровозовъ. Но здѣсь произошло новое неблагопріятное явленіе, которое нѣсколько задержало ходъ работъ. До сего времени всѣ трещины и нажимы, которые образовались, шли по длинѣ озера и, слѣдовательно, перпендикулярно направленію пути; начиная же съ 28 февраля стала образовываться трещина вдоль пути и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ прямо между рельсами. Первоначально незначительная, трещина эта постепенно увеличивалась и ко 2 марта простиралась уже вдоль пути на протяженіи свыше 20 верстъ. Вслѣдствіе сего оказалось необходимымъ неотлагательно передвинуть путь въ сторону отъ трещины на всемъ этомъ протяженіи. Работа эта была окончена къ 5 марта и въ этотъ день для укатки пути и для испытанія его прочности передъ пропускомъ паровозовъ было передано въ Танхой 28 груженыхъ товарныхъ и 10 пассажирскихъ вагоновъ. Затѣмъ съ 6 марта началась передача паровозовъ.

Въ дѣлѣ передачи паровозовъ также пришлось сдѣлать нѣкоторыя измѣненія первоначальныхъ предположеній.

Сначала было предположено передавать ихъ цѣликомъ, въ холодномъ видѣ и прочность льда, сама по себѣ, вполнѣ допускала такую передачу, но затрудненіе возникло снова вслѣдствіе трещинъ. Сдѣланный опытъ пропуска небольшого тридцатитоннаго стараго паровоза черезъ рельсовый путь, уложенный на клѣткахъ черезъ трещину, доказалъ рискованность подобной передачи. Паровозъ осѣлъ передними колесами въ ледъ и хотя, благодаря энергичнымъ и весьма удачнымъ пріемамъ, онъ былъ поднятъ на поверхность льда и вывезенъ на берегъ, тѣмъ не менѣе г. Министръ путей сообщенія не рѣшился пускать цѣликомъ по рельсовому по льду пути паровозы, вѣсящіе болѣе 45 тоннъ. Вслѣдствіе сего было приступлено къ разборкѣ паровозовъ на двѣ части. Съ рамы паровоза снимался цѣликомъ весь котелъ и ставился на двѣ платформы. Рама же со своими ходовыми частями двигалась по рельсамъ отдѣльно. Такимъ образомъ вѣсъ каждой части паровоза былъ не болѣе тысячи восьмисотъ пудовъ и сборка его на томъ берегу была весьма несложна, ибо требовалось только поставить снова котелъ на раму и укрѣпить развинченные болты.

Въ этомъ видѣ первые 20 паровозовъ, перевезенные конной тягой, прибыли благополучно въ Танхой утромъ 7 марта.

Послѣ сего въ теченіе 4 дней было передано на восточный берегъ Байкала всего 65 паровозовъ.

Одновременно съ передачей паровозовъ продолжалась и перекатка вагоновъ товарныхъ и пассажирскихъ.

Послѣ прохода 9 марта послѣднихъ паровозовъ, снова была замѣчена трещина, образовавшаяся вдоль пути. Вслѣдствіе сего и въ виду наступленія на озерѣ болѣе теплой погоды, а также принимая во вниманіе, что вмѣстѣ съ переданными на Восточно-Китайскую дорогу 38 паровозами съ Уссурійской, желѣзныя дороги, лежащія за Байкаломъ, были усилены болѣе, чѣмъ на сто паровозовъ и что остальные паровозы, необходимые для усиленія же-

лѣзныхъ дорогъ за Байкаломъ, уже прибывшіе въ Иркутскъ, будутъ переданы на ледоколѣ, г. Министромъ путей сообщенія было сдѣлано распоряженіе пріостановить дальнѣйшую передачу паровозовъ. Ко времени 15 марта, когда закончилась переправа, всего было передано по рельсовому по льду пути на восточный берегъ Байкала 2285 товарныхъ вагоновъ и платформъ, 65 паровозовъ и 25 пассажирскихъ вагоновъ.

Этимъ закончился второй періодъ усиленія провозной способности Забайкальской и первый періодъ усиленія Китайской-Восточной дорогъ.

Усиленіе провозной способности.

За этотъ же періодъ, т. е. съ 1-го февраля по 15 марта была усилена, командировкой съ сѣти дорогъ Европейской Россіи 128 паровозовъ, провозная способность Сибирской желѣзной дороги до 10-ти паръ сквозныхъ поѣздовъ.

Кромѣ переданныхъ по рельсовому пути черезъ озеро Байкалъ на Забайкальскую—33 и на Китайскую—32 паровозовъ съ дорогъ Европейской сѣти, въ первый періодъ было еще командировано для усиленія провозной способности Забайкальской дороги до 8 паръ—57 паровозовъ и для усиленія Китайской—73 паровоза.

Ремонтныя средства Сибирской и Забайкальской дорогъ были разсчитаны первоначально на относительно слабое движеніе. Но, какъ извѣстно, коммерческое движеніе на названныхъ дорогахъ въ теченіе короткаго срока увеличилось очень сильно. Благодаря этому соотвѣтственное развитіе главныхъ и участковыхъ мастерскихъ отстало отъ роста движенія и какъ Сибирская, такъ и Забайкальская дороги были принуждены часть своихъ паровозовъ отсылать въ капитальный ремонтъ въ мастерскія дорогъ Европейской сѣти.

Таково было положеніе ко времени открытія военныхъ дѣйствій.

Что касается ремонтныхъ средствъ Китайской дороги, то къ этому времени они еще не были закончены,

а потому также не соотвѣтствовали размѣрамъ требованій воинскаго движенія.

Въ виду изложеннаго, при командированіи паровозовъ для усиленія провозной способности Сибирскаго пути необходимо было удовлетворить, для обезпеченія продолжительной работы, двумъ основнымъ условіямъ:

1) обезпечить возможно болѣе продолжительную службу паровозовъ до ихъ поступленія въ капитальной ремонтъ и

2) обезпечить быстрое производство средняго ремонта.

Какъ отдаленіе срока поступленія въ капитальный ремонтъ, такъ и ускореніе средняго ремонта при слабомъ развитіи ремонтныхъ средствъ возможно было достигнуть единственно обезпеченіемъ замѣны поврежденныхъ частей паровозовъ новыми, не требующими никакихъ работъ по ихъ изготовленію.

Для достиженія этой цѣли, вмѣстѣ съ командируемыми паровозами, были высланы запасныя части въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ при командировкахъ въ обыкновенное время, и, благодаря этому производство средняго ремонта на Сибирской, Забайкальской и Китайской дорогахъ было сведено, въ большинствѣ случаевъ, къ простой замѣнѣ пришедшихъ въ негодность частей новыми, изъ числа запасныхъ, на что не требовалось много времени.

Однако необходимо замѣтить, что ускореніе производства средняго ремонта на Сибирской, Забайкальской и Восточно-Китайской дорогахъ было достигнуто, главнымъ образомъ, не столько увеличеніемъ числа комплектовъ запасныхъ частей, сколько однотипностью командируемыхъ паровозовъ, что дало возможность названнымъ дорогамъ, не ограничивая раіона работы отдѣльныхъ паровозовъ, имѣть въ то же время въ любомъ мѣстѣ и въ должномъ количествѣ необходимыя запасныя части, чего никакимъ образомъ нельзя было достигнуть, если бы командируемые на Востокъ паровозы были разнотипные.

Отступленіе отъ однотипныхъ командируемыхъ паровозовъ было допущено только въ отношеніи шести-

осныхъ паровозовъ системы Маллета для обслуживанія горныхъ участковъ Сибирской дороги.

Кромѣ того было обращено особое вниманіе на возможное укомплектованіе дорогъ новыми, выходящими съ заводовъ, паровозами, и также на то, чтобы командируемые съ дорогъ паровозы изъ числа находящихся въ работѣ имѣли возможно меньшіе пробѣги послѣ выхода изъ капитальнаго ремонта.

Насколько принятыя мѣры, т. е. соблюденіе однотипности командируемыхъ паровозовъ и высылка запасныхъ частей къ нимъ, дали хорошіе результаты, видно во первыхъ изъ того, что не смотря на увеличеніе паровозныхъ парковъ Сибирскихъ линій на 1270 паровозовъ, для ремонта въ мастерскія дорогъ Европейской сѣти за весь періодъ 11 мѣсяцевъ было возвращено только 5 паровозовъ, а ремонтъ всѣхъ остальныхъ производился на мѣстѣ и производился быстрѣе, чѣмъ въ обыкновенное время, и во вторыхъ изъ того, что въ теченіе тѣхъ же 11 мѣсяцевъ, число больныхъ паровозовъ на Сибирской и Забайкальской дорогахъ составляло отъ 7 % до 12 % общаго количества работавшихъ машинъ.

Дальнѣйшее усиленіе провозной способности названныхъ дорогъ производилось параллельно съ усиленіемъ пропускной способности ихъ.

Командировка паровозовъ на Сибирскую дорогу была сдѣлана въ слѣдующіе періоды: для обслуживанія 11 пары въ началѣ апрѣля, для 12 пары—въ маѣ, для 13 пары въ концѣ августа, для $14^1/_2$ пары въ октябрѣ, для 15 и 16 паръ—въ ноябрѣ.

Кромѣ того въ апрѣлѣ было командировано 30 паровозовъ для балластной возки.

Всего на Сибирскую дорогу командировано 537 паровозовъ, каковымъ количествомъ, вмѣстѣ съ 752 инвентарными паровозами требовалось обслуживать на всемъ протяженіи Сибирской дороги до 16 $^1/_2$ сквозныхъ паръ поѣздовъ.

Усиленіе провозной способности Забайкальской дороги было сдѣлано въ слѣдующемъ порядкѣ: въ апрѣлѣ

до 10 паръ, въ маѣ до 11 паръ, въ іюнѣ до 12 паръ, въ сентябрѣ до 14 паръ, въ ноябрѣ до 16 паръ.

Кромѣ того въ ноябрѣ было командировано 30 паровозовъ для Кругобайкальской и въ декабрѣ 120 паровозовъ для обслуживанія санитарныхъ и воинскихъ поѣздовъ двойной тягой.

Всего на Забайкальскую дорогу командировано 470 паровозовъ, и такимъ образомъ, паровозный паркъ ея въ теченіе 1904 года увеличился съ 202 паровозовъ больше, чѣмъ въ три раза.

За этотъ же періодъ на Китайскую дорогу командировано 355 паровозовъ, изъ нихъ 105 паровозовъ, какъ было упомянуто выше, командированы въ февралѣ.

Такимъ образомъ въ теченіе 1904 года съ дорогъ Европейской сѣти на Востокъ командировано 1270 паровозовъ.

Въ томъ числѣ съ заводовъ новыхъ паровозовъ командировано 157.

При объявленіи въ январѣ мѣсяцѣ 1904 г. мобилизаціи Сибирская дорога должна была рѣшить двѣ задачи. Во первыхъ перевести на Дальній Востокъ возможно большее количество войскъ и грузовъ и, во вторыхъ, доставить на Забайкальскую и Китайскую дороги, для усиленія провозной способности ихъ, 825 паровозовъ.

Доставка одного холоднаго паровоза, по силѣ сопротивленія движенію, равносильна доставкѣ шести груженыхъ товарныхъ вагоновъ, а такъ какъ пропускная способность Сибирской дороги была занята все время полностью, то перевозка съ поѣздами 825 паровозовъ въ холодномъ состояніи была бы равносильна уменьшенію составовъ этихъ поѣздовъ въ теченіе 1904 г. на 4950 вагоновъ.

На этомъ основаніи Сибирская дорога, чтобы избѣжать уменьшенія перевозки на Дальній Востокъ войскъ и грузовъ организовала доставку командированныхъ на Забайкальскую и Китайскую дороги паровозовъ отъ Челябинска до Иркутска съ поѣздами, въ горячемъ состояніи, двойной тягой.

Благодаря этому не только избѣгнуто уменьшенiе составовъ поѣздовъ, но, наоборотъ, составы были увеличены, такъ какъ поѣзда шли двойной тягой, т. е. другими словами, пересылкой командируемыхъ паровозовъ въ горячемъ состоянiи было достигнуто увеличенiе провозной способности Сибирской дороги.

При этомъ необходимо замѣтить, что пересылаемые въ горячемъ состоянiи паровозы между Челябинскомъ и Иркутскомъ управлялись смѣнными бригадами разныхъ дорогъ, и не смотря на это, никакихъ крупныхъ поврежденiй въ пути, вызывающихъ браковку паровозовъ, не было.

Параллельно съ усиленiемъ провозной способности Сибирской и Забайкальской дорогъ паровозами, производилась командировка соотвѣтственнаго количества вагоновъ и платформъ.

Всего на названныя дороги командировано 19260 вагоновъ и платформъ, и, такимъ образомъ, на каждый командированный паровозъ приходилось около 21 вагона.

Изъ этого числа на Сибирскую командировано 9300 крытыхъ вагоновъ и 2000 платформъ, на Забайкальскую 4410 крытыхъ вагоновъ и 2250 платформъ.

Кромѣ того были командированы еще на Китайскую дорогу 2695 крытыхъ вагоновъ и 600 платформъ.

Всего такимъ образомъ съ дорогъ Европейской сѣти на Востокъ командировано 16405 крытыхъ вагоновъ и 4850 платформъ.

Командировка на Сибирскiя линiи личнаго состава.

Въ январѣ мѣсяцѣ личный составъ Сибирской, Забайкальской и Китайской дорогъ соотвѣтствовалъ производившемуся въ то время движенiю и поэтому, когда движенiе увеличилось въ два, три раза, личный составъ названныхъ дорогъ оказался недостаточнымъ и пришлось, для пополненiя его, командировать съ дорогъ Европейской сѣти, въ теченiе 1904 года, больше одиннадцати тысячъ агентовъ.

Такъ какъ всѣ паровозы посылались съ бригадами,

то однихъ машинистовъ и помощниковъ машинистовъ командировано около трехъ тысячъ, что очень тяжело отозвалось на работѣ сѣти Европейскихъ дорогъ, ввиду отсутствія достаточно подготовленныхъ лицъ, для замѣны командированныхъ въ теченіе короткаго промежутка времени. На нѣкоторыхъ дорогахъ недостатокъ личнаго состава не позволилъ производить обслуживаніе паровозовъ смѣнными бригадами.

Всего было командировано 11568 агентовъ разныхъ категорій, а именно:

А. На Сибирскую.

Машинистовъ	704
Помощниковъ машинистовъ . . .	724
Кочегаровъ, смазчиковъ, слесарей	679
Агентовъ движенія	430
Телеграфистовъ	124
Ревизоровъ движенія	4
Дорожн. мастер. и артел. старостъ	65
Итого . . .	2.730

В. На Забайкальскую.

Машинистовъ	341
Помощниковъ машинистовъ . . .	291
Кочегаровъ, смазчиковъ, слесарей	765
Младшихъ агентовъ движенія . .	562
Старшихъ агентовъ движенія . .	9
Телеграфистовъ	707
Главныхъ и проч. кондукторовъ .	1.600
Составителей	48
Стрѣлочниковъ и станц. сторожей	716
Итого . . .	5.039

С. На Китайскую-Восточную.

Машинистовъ	387
Помощниковъ машинистовъ . . .	387
Кочегаровъ, смазчиковъ, слесарей	1.282
Младшихъ агентовъ движенія . .	301
Механиковъ телеграфа	4
Телеграфистовъ	400
Кондукторовъ	105
Составителей	78
Стрѣлочниковъ	745
Путевыхъ сторожей	90
Итого . . .	3.789

Командировка на Востокъ пассажирскихъ вагоновъ и теплушекъ.

Съ введеніемъ на Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогахъ воинскаго графика, число паръ пассажирскихъ поѣздовъ было уменьшено съ четырехъ на два и, тѣмъ не менѣе, имѣющихся въ наличіи на названныхъ дорогахъ классныхъ вагоновъ оказалось недостаточно для включенія въ эшелоны и пришлось командировать съ дорогъ Европейской сѣти на Сибирскую 1-го и 2-го класса 126, а на Забайкальскую 79 вагоновъ.

Кромѣ того для перевозки съ театра военныхъ дѣйствій больныхъ и раненыхъ было сформировано 20 санитарныхъ поѣздовъ и формировалось дополнительно 22 санитарныхъ поѣзда, для чего изъ обращенія на дорогахъ Европейской сѣти изъято:

вагоновъ I кл. и II кл.	46
„ III „	532
„ багажныхъ	84

Такимъ образомъ, въ виду военныхъ дѣйствій на Востокѣ командировано:

вагоновъ I кл. и II кл.	251
„ III „	532
„ багажныхъ	84
	867

и, несмотря на это, на дорогахъ Европейской сѣти не было ни отмѣны пассажирскихъ поѣздовъ, ни сокращенія пассажирскаго движенія.

До открытія военныхъ дѣйствій съ Японіей массовая перевозка воинскихъ частей производилась обыкновенно въ теплое время года, въ нормальныхъ крытыхъ вагонахъ, для чего послѣдніе приспособлялись такимъ образомъ, чтобы можно было въ нихъ сидѣть и спать.

Зимою же бывали сравнительно небольшія перевозки отдѣльныхъ воинскихъ частей, но и въ этомъ случаѣ, въ виду недостатка классныхъ вагоновъ, количество которыхъ ограничено потребностью пассажирскаго движенія, перевозки производились въ тѣхъ же крытыхъ вагонахъ, только для отопленія ихъ посерединѣ устанавливалась чугунная печка и стѣны обшивались досками съ прокладкой войлока.

Такимъ образомъ доставка воинскихъ частей на Дальній Востокъ въ 1904 году была первымъ опытомъ массовой перевозки войскъ въ теплушкахъ, въ зимнее время.

Для выполненія этой перевозки потребовалось приспособить около 8.500 крытыхъ вагоновъ.

Такъ какъ вагоны-теплушки непроходные, то непредставлялось возможнымъ имѣть постоянный надзоръ въ пути за печами, которыя отапливались въ каждомъ вагонѣ особо назначенными начальниками эшелоновъ нижними чинами. Отсутстіе постояннаго надзора за печами во время слѣдованія воинскихъ командъ по перегонамъ вызвало потребность въ осмотрѣ вагоновъ передъ посадкой людей и на стоянкахъ на станціяхъ.

Въ силу изложеннаго, всѣмъ дорогамъ, по которымъ должны были слѣдовать воинскіе эшелоны, было вмѣнено въ обязанность, во-первыхъ, чтобы на всѣхъ станціяхъ смѣны паровозовъ были сформированы артели осмотрщиковъ и слесарей для осмотра состоянія приборовъ отопленія и раздѣлки дымовыхъ трубъ въ каждомъ вагонѣ всякаго проходящаго воинскаго поѣзда съ людьми и для немедленнаго исправленія всѣхъ такихъ поврежденій, которыя могутъ быть произведены безъ отцѣпки вагона;

тѣ же артели попутно производили общій техническій осмотръ поѣзда. Указанныя артели производили упомянутый осмотръ подъ личнымъ надзоромъ одного изъ старшихъ служащихъ депо или участка тяги. Кромѣ сего, на всѣхъ станціяхъ, гдѣ воинскимъ поѣздамъ назначены стоянки не менѣе 10-ти минутъ, дежурные по станціямъ провѣряли наличіе ведеръ, которыми были снабжены всѣ людскіе вагоны, въ количествѣ не менѣе двухъ на вагонъ, и слѣдили, чтобы эти ведра были наполнены водой; за тѣмъ же должны были слѣдить главные кондукторы, сопровождающіе поѣзда, а также были назначаемы для каждаго поѣзда истопники, на которыхъ была возложена выдача матеріаловъ отопленія для каждаго вагона тѣмъ нижнимъ чинамъ, которые были для этой цѣли назначены начальниками эшелоновъ; тѣ же истопники обязаны были надзирать въ пути за отопленіемъ вагоновъ.

Благодаря принятымъ предосторожностямъ, при перевозкѣ воинскихъ частей на Дальній Востокъ, почти не было пожаровъ въ поѣздахъ, кромѣ нѣсколькихъ случаевъ, окончившихся вполнѣ благополучно.

Работа Европейской сѣти дорогъ и Сибирскихъ линій.

Съ 1-го ферваля по 1-ое августа съ дорогъ Европейской сѣти на Востокъ было командировано 824 паровоза съ бригадами. За этотъ періодъ работа Сибирской дороги возросла съ 7½ среднихъ сквозныхъ паръ поѣздовъ въ сутки до 11½, а Забайкальской съ 4½ до 8½, паръ, т. е. въ первомъ случаѣ на 53% и во второмъ на 89%.

Работа сѣти за тотъ же періодъ, несмотря на такое сильное ослабленіе паровознаго парка и личнаго состава, была больше, чѣмъ въ 1903 и 1902 годахъ. Такъ, за первые шесть мѣсяцевъ 1904 года нагружено было 4579 тысячъ вагоновъ, а въ 1903 году—4390 тыс. вагоновъ и въ 1902 году—3919 тыс. вагоновъ. Другими словами, работа одного наличнаго паровоза въ 1904 году была не только не ниже, но даже выше, чѣмъ въ предшествующіе два года.

Если къ концу августа остатокъ невывезеннаго груза возросъ до 77 тыс. вагоновъ противъ 44 тыс. 1903 г. и 32 т. 1902 г., то это объясняется единственно большимъ ввозомъ, который въ теченіе 6 мѣсяцевъ 1904 г. составилъ 4566 тыс. ваг. противъ 4374 тыс.—1903 г. и 3885 тыс. — 1902 года.

Такія большія залежи и ожидаемое дальнѣйшее ослабленіе сѣти командировкой паровозовъ на Востокъ вмѣстѣ съ ожидаемымъ увеличеніемъ перевозки хлѣба побудили Управленіе желѣзныхъ дор. созвать всѣхъ начальниковъ и управляющихъ дорогъ для выясненія тѣхъ мѣропріятій, которыя могли и должны быть приняты для улучшенія утилизаціи подвижного состава въ цѣляхъ возможной борьбы съ возрастаніемъ залежей, вызываемымъ обильнымъ урожаемъ, особенно въ восточной части Европейской Россіи, спросомъ нашихъ хлѣбовъ въ Западной Европѣ и потребностію населенія въ краткосрочномъ кредитѣ, удовлетворяемой широкой выдачей банками ссудъ подъ залогъ дубликатовъ накладныхъ.

На означенномъ съѣздѣ Начальниковъ дорогъ, состоявшемся въ концѣ августа, было между прочимъ постановлено: а) ввести обслуживаніе паровозовъ двойными или смѣнными бригадами; б) ввести систему отправленія поѣздовъ, ранѣе расписаній, со всѣхъ промежуточныхъ станцій или вовсе безъ расписаній и в) ввести отправленіе одиночно слѣдующихъ паровозовъ совсѣмъ безъ расписанія, съ преимуществомъ хода передъ всѣми товарными поѣздами и отправленія послѣднихъ вслѣдъ за одиночными паровозами на интервалахъ времени.

Всѣми перечисленными мѣрами имѣлось въ виду поднять работу подвижного состава, что и было достигнуто. Но несмотря на это, въ теченіе слѣдующихъ трехъ мѣсяцевъ залежи возросли до 98 тысячъ вагоновъ.

Это зависѣло, во-первыхъ, отъ ослабленія сѣти командировкой на Востокъ еще 237 паровозовъ и одновременнымъ увеличеніемъ ввоза съ 648 тыс. вагоновъ въ мѣсяцъ до 789 тыс. (сентябрь), а также отъ того, что, благодаря особенно обильному урожаю въ восточной Россіи и спросу за границу увеличилась дальность перевозки груза.

Въ виду послѣдняго обстоятельства, хотя въ теченіе сентября, октября и ноября нагрузка была меньше, чѣмъ въ 1903 году (2.172 тысячи противъ 2.227 тыс.), но тѣмъ не менѣе, работа сѣти, выраженная въ числѣ пудо-верстъ, была не ниже 1903 года.

Въ ноябрѣ же нагрузка становится снова больше двухъ предшествующихъ лѣтъ: 725 тысячъ вагоновъ въ 1904, 641 тыс. въ 1903 г. и 665 тыс. въ 1902 г.

Работа Сибирской и Забайкальской дорогъ къ концу года возросла: первой до 12 сквозныхъ паръ, т. е. на 60 %, противъ начала года и на Забайкальской до $10^1/_2$ паръ поѣздовъ, т. е. на 160 %.

Согласно статистическимъ даннымъ работа Сибирской и Забайкальской дорогъ съ февраля мѣсяца по декабрь, выраженная въ числѣ сквозныхъ поѣздовъ была слѣдующая:

МѢСЯЦЫ.	Сибирская дор.				Забайкальская дор.			
	Среднее ежедневн. числ. паръ пассажир. и воинск. поѣздовъ.		Сред. максим. число паръ воин. и пас. поѣздовъ по всѣмъ уч.		Среднее ежедневн. числ. паръ пассажир. и воинск. поѣздовъ.		Сред. максим. число паръ воин. и пас. поѣздовъ по всѣмъ уч.	
	Четн.	Нечн.	Четн.	Нечн.	Четн.	Нетн.	Четн.	Нечн.
Январь	7	8	9	10	4	5	6	6
Февраль	8	10	10	13	4	6	7	8
Мартъ	9	11	12	13	5	8	7	8
Апрѣль	9	10	12	13	6	7	8	9
Май	9	11	11	14	6	9	9	11
Іюнь	10	13	11	14	7	9	9	12
Іюль	10	13	11	14	7	10	10	13
Августъ	10	13	13	16	9	11	11	14
Сентябрь	11	14	14	16	9	12	11	14
Октябрь	10	14	14	16	10	11	12	13
Ноябрь	11	15	15	17	11	12	13	15

При сравненіи работы Сибирской и Забайкальской дорогъ въ теченіе 1904 года съ ходомъ развитія пропускной способности видно, что среднее число сквозныхъ поѣздовъ, бывшихъ въ обращеніи, соотвѣтствовало почти все время максимальному графику, т. е. пропускная способность названныхъ дорогъ была занята полностью.

Между тѣмъ одновременно производилось развитіе Сибирской и Забайкальской дорогъ съ 7½ и 4 паръ до 16½ паръ, для чего, какъ было указано выше, потребовалось построить 183 разъѣзда, соотвѣтственное количество путей, усилить водоснабженіе и выполнить рядъ другихъ работъ.

Для производства всѣхъ этихъ работъ необходимо было быстро развести по линіи соотвѣтственное количество рельсъ, скрѣпленій, стрѣлокъ, кирпича, камня, цемента и другихъ матеріаловъ.

Но съ другой стороны хозяйственное движеніе можно было производить случайно, пользуясь подходящими для этого моментами, такъ какъ графикъ почти все время былъ занятъ полностью сквозными транзитными поѣздами.

Однако, не смотря на это, развитіе пропускной способности Сибирской и Забайкальской дорогъ не только не было задержано, но было окончено даже раньше, чѣмъ предполагалось.

Такіе блестящіе результаты были достигнуты, главнымъ образомъ, благодаря распорядительности и энергіи агентовъ Сибирской и Забайкальской дорогъ.

Работа переправы черезъ озеро Байкалъ.

Какъ было указано выше, первый періодъ усиленія провозной способности Забайкальской и Китайской дорогъ путемъ передачи подвижного состава съ дорогъ Европейской сѣти, закончился 15 марта, когда уложенный для этой цѣли рельсовый путь черезъ озеро Байкалъ, въ виду наступленія весенняго времени, былъ разобранъ.

Съ 15 марта по 19 апрѣля работала только гужевая переправа. Передачи же подвижного состава совсѣмъ не

было и только 19 апрѣля началась переправа черезъ озеро Байкалъ при помощи ледоколовъ.

На переправѣ работали ледоколы „Байкалъ“ и „Ангара“ и шесть казенныхъ баржъ, которыя буксировались казенными же пароходами „Малыгинъ“ и „Кругобайкалецъ“.

Ледоколъ „Байкалъ“, дѣлая по $2^1/_2$ рейса въ сутки, отъ ст. Байкалъ до ст. Танхой, обезпечиваетъ перевозку пяти эшелоновъ съ ихъ грузомъ и кромѣ того въ каждый рейсъ можетъ перевозить по 18 груженыхъ вагоновъ и по 3 паровоза.

Ледоколъ „Ангара“ при 1 рейсѣ въ сутки можетъ перевозить: пассажировъ, почту и 9 вагоновъ груза въ разгрузку.

Шесть казенныхъ баржъ, изъ нихъ двѣ большихъ и четыре малыхъ, могутъ переправлять до 25 вагоновъ груза въ сутки.

Но такъ какъ на ледоколѣ „Байкалъ“, кромѣ воинскихъ эшелоновъ съ ихъ грузомъ, перевозились исключительно паровозы, необходимые для дальнѣйшаго усиленія Забайкальской и Восточно-Китайской желѣзныхъ дорогъ, а также санитарные вагоны и вагоны съ грузомъ, перегрузка которыхъ была признана нежелательной, то наличнаго состава казенныхъ перевозочныхъ средствъ оказалось недостаточно для исполненія усиленныхъ воинскихъ перевозокъ.

Вслѣдствіе сего было заарендовано нѣсколько частныхъ судовъ, которыми и пользовались для переправы черезъ озеро „Байкалъ“ грузовъ.

По статистическимъ даннымъ черезъ озеро Байкалъ съ 29 апрѣля по 1 декабря переправлено:

Паровозовъ	628
Классныхъ вагоновъ	468
Конскихъ вагоновъ	9641
Товарныхъ груженыхъ	15611
Груза въ разгрузку	13028
Пассажировъ	72157,

не считая воинскихъ чиновъ и лошадей.

Постройка Кругобайкальской ж. д.

Къ 1899 году движенiе грузовъ на Сибирской и Забайкальской дорогахъ настолько возросло, что явилась настоятельная необходимость уложить кругомъ озера Байкала рельсовый путь, чтобы такимъ образомъ получить непрерывное транзитное сообщенiе на всемъ протяженiи Сибирской и Забайкальской дорогъ, избѣжать связанныхъ съ ледокольной переправой перегрузокъ и обезпечить непрерывность сообщенiя въ теченiе всего года.

Въ томъ же 1899 году было приступлено къ работамъ по устройству Кругобайкальской желѣзной дороги. Срокъ окончанiя постройки былъ назначенъ въ маѣ мѣсяцѣ 1905 года. Съ открытiемъ военныхъ дѣйствiй на Дальнемъ Востокѣ и съ увеличенiемъ пропускной способности Сибирской и Забайкальской дорогъ до 15 сквозныхъ паръ поѣздовъ, провозная способность переправы черезъ озеро Байкалъ была доведена до высшаго предѣла, и дальнѣйшее увеличенiе ея, въ виду отсутствiя необходимыхъ для этого перевозочныхъ средствъ, уже не представлялось возможнымъ.

Въ виду сего, Министромъ путей сообщенiя было сдѣлано распоряженiе о принятiи экстренныхъ мѣръ къ окончанiю всѣхъ работъ на Кругобайкальской дорогѣ и объ открытiи сквозного движенiя ранѣе назначеннаго первоначальнаго срока, т. е. раньше 1-го мая 1905 года.

Распоряженiе это было исполнено, и сквозное движенiе по Кругобайкальской дорогѣ было открыто въ сентябрѣ 1904 г., т. е. на 9 мѣсацевъ раньше назначеннаго срока.

Чтобы имѣть понятiе о той громадной работѣ, которую пришлось выполнить строителямъ Кругобайкальской дороги, необходимо имѣть въ виду, что эта дорога по грандiозности сооруженiй, по значительности разнаго рода работъ и по трудности исполненiя ихъ, не имѣетъ себѣ подобныхъ въ Россiи и даже, можно сказать, въ Европѣ.

Насколько Кругобайкальская дорога по количеству произведенныхъ на ней работъ находится въ исключи-

гельномъ положенiи, видно изъ того, что на этой линiи среднее количество земляныхъ работъ подъ главный путь составляетъ на версту больше 4.700 куб. саж., въ томъ числѣ около 1900 куб. саж. скалистыхъ работъ, разрабатываемыхъ динамитомъ. Подпорныхъ стѣнокъ приходится въ среднемъ около 80 куб. саж. на версту а искусственныхъ сооруженiй около 92 куб. саж., на версту, тоннелей больше 2700 пог. саж.

Только при томъ всеобщемъ подъемѣ духа и при той энергiи, которыми были проникнуты строители Кругобайкальской дороги можно было окончить такую постройку на 9 мѣсяцевъ раньше предположеннаго срока.

Съ открытiемъ Кругобайкальской дороги движенiе совершалось въ слѣдующемъ размѣрѣ: на участкѣ Култукъ-Танхой въ четномъ направленiи 6 поѣздовъ, въ нечетномъ — 11, а на участкѣ Култукъ-Байкалъ — 6 паръ поѣздовъ.

Отдѣлъ II.

Дѣятельности Министерства Путей Сообщенія въ области водныхъ путей сообщенія.

Положеніе водныхъ путей на 1 января 1895 г. и на 1 января 1905 г:

Длина внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи [1]), на которыхъ производится сплавъ или судоходство, къ 1 января 1905 г., сравнительно съ 1894 г., выразится въ слѣдующихъ данныхъ:

	Длина путей въ верстахъ: Сплавныхъ.	Судоходныхъ (въ обѣ стороны).	Итого.	Въ томъ числѣ пароходныхъ.
Къ 1 января 1895 г.	35.177	34.619	69.796	21.045
„ 1 „ 1905 г.	43.019	37.184	80.203	25.731

Отсюда видно, что сплавъ и судоходство въ 1904 г., сравнительно съ 1894 г., производились на значительно большемъ протяженіи. Распространеніе парового двигателя на судоходныхъ путяхъ, за тотъ же періодъ времени, выразилось увеличеніемъ длины пароходныхъ путей — почти на 4.700 вер. (на 22%). Пароходство въ указанное десятилѣтіе было вновь учреждено между прочимъ на водныхъ путяхъ: басс. р. Печоры — на р. Печорѣ; басс. р. Онеги—на р. Онегѣ; басс. р. С.-Двины—на

[1]) По внутреннимъ воднымъ путямъ приводятся свѣдѣнія о длинѣ, рѣчномъ флотѣ и перевозкахъ только по Европейской Россіи, такъ какъ въ Азіатской Россіи не на всѣхъ водныхъ путяхъ установленъ судоходный надзоръ, а потому по нимъ имѣются неполныя данныя.

р. Лузѣ и системѣ Герцога Александра Виртембергскаго (между р. Шексной и оз. Кубенскимъ); басс. оз. Онежскаго—на р. Вытегрѣ и кан. Маріинскомъ; басс. оз. Ильменя—на р. Мстѣ и кан. Сиверсовомъ; басс. р. Вислы—на р.р. З.-Бугѣ и Наревѣ; басс. р. Днѣпра—на р.р. Ингульцѣ, Ясольдѣ и кан. Огинскомъ; басс. р. Волги—на р. Ковжѣ и кан. Бѣлозерскомъ. Кромѣ того, на главнѣйшихъ рѣкахъ, на которыхъ пароходство было учреждено ранѣе, пароходный двигатель въ вышеуказанное десятилѣтіе распространился на новые участки: на р.р. Камѣ, Бѣлой, Унжѣ, Днѣпрѣ, Припяти и З.-Двинѣ.

Рѣчной флотъ Европейской Россіи къ 1 января 1905 г., сравнительно съ 1894 г., представляется въ слѣдующемъ видѣ:

а) Паровыя суда.

	Пасс. и тов.-пас.		Букс. и букс.-пасс.		Разн. (служ. тов. и др.).		Итого.	
	Число судовъ.	Число ном. силъ.	Число судовъ.	Число ном. силъ.	Число судовъ.	Число ном. силъ.	Число судовъ.	Число ном. силъ.
Къ 1 января 1895 г.	604	32.454	1.623	85.986	312	11.319	2.539	129.759
Къ 1 января 1905 г.[1])	894	49.899	2.322	117.325	517	17.981	3.733	185.205

б) Непаровыя суда.

	Число судовъ.	Подъемная способность ихъ въ пудахъ.
Къ 1 января 1895 г. . .	20.580	526.940.000
„ 1 „ 1905 г.[1]) .	22.900	793.955.000

Приведенныя данныя показываютъ, что за десятилѣтіе съ 1895 г. по 1904 г., сравнительно съ 1894 г., число паровыхъ судовъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ увеличилось на 1.194 судна (на 47%), а число силъ ихъ—на 55.446 номинальныхъ силъ (на 43%). Увеличеніе числа номинальныхъ силъ на меньшій процентъ противъ числа судовъ объясняется появленіемъ въ послѣдніе годы особенно значительнаго числа небольшихъ пароходовъ

[1]) Предварительныя свѣдѣнія.

на второстепенныхъ внутреннихъ водныхъ путяхъ, на которыхъ было вновь учреждено пароходство. Особенно возрасло число пассажирскихъ пароходовъ (на 48%) и служебныхъ (на 65%); число буксирныхъ паровыхъ судовъ увеличилось на 43%.

Ростъ числа паровыхъ судовъ наглядно показанъ также на прилагаемомъ графическомъ изображенiи (№ 14), на которомъ, кромѣ того, приведены погодныя сравнительныя данныя съ 1815 г., т. е. со времени появленiя перваго парохода (на р. Невѣ).

Число непаровыхъ судовъ, за указанный перiодъ времени, увеличилось лишь на 2.300 судовъ (на 11%), но общая подъемная способность ихъ возрасла на 267 милл. пуд. (на 50%), что объясняется увеличенiемъ въ послѣднiе годы постройки преимущественно судовъ съ большой подъемной способностью.

На прилагаемомъ графикѣ (изображенiе № 13) данныя о числѣ и подъемной способности непаровыхъ судовъ за 1904 г. показаны сравнительно съ такими же данными по переписямъ судовъ въ 1882, 1884, 1890, 1895 и 1900 г.г.

Перевозка грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россiи въ 1894—1904 гг. составляла:

Годы.	На судахъ.	Въ плотахъ и на плотахъ.	Всего.
	Въ миллiонахъ пудовъ.		
1894	867	578	1.445
1895	873	583	1.456
1896	897	656	1.553
1897	1.025	675	1.700
1898	1.083	716	1.799
1899	1.126	758	1.884
1900	1.211	818	2.029
1901	1.281	767	2.048
1902	1.353	620	1.973
1903	1.456	773	2.229
1904 [1]	1.545	857	2.402

[1]) Предварительныя свѣдѣнiя.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что въ 1904 г., сравнительно съ 1894 г., перевозка по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи увеличилась: на судахъ—на 678 милл. пуд. (на 78,2%), въ плотахъ и на плотахъ—на 279 милл. пуд. (на 48,3%), а всего—на 957 мил. пуд. (на 66,2%).

Въ послѣднее пятилѣтіе (1900—1904 г.г.), сравнительно съ предшествующимъ пятилѣтіемъ (1895—1899 г.г.), перевозка увеличилась въ среднемъ въ годъ: на судахъ—на 361 милл. пуд. (на 36,8%), въ плотахъ и на плотахъ—на 90 милл. пуд. (на 13,3%), а всего—на 458 милл. пуд. (на 27,3%).

Пробѣгъ грузовъ, перевезенныхъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи выражается въ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Общій пробѣгъ. На судахъ.	Въ плотахъ и на плотахъ.	Всего.	Средній пробѣгъ на версту судоходныхъ путей.	Пробѣгъ одного пуда въ верстахъ.
	Милліарды пудо-верстъ.			Милліон. пуд.-в.	
1894	736	316	1.052	22,0	728
1895	704	311	1.015	21,2	696
1896	735	356	1.091	23,1	702
1897	957	362	1.319	27,9	776
1898	944	371	1.315	27,8	731
1899	922	451	1.373	29,0	729
1900	1.247	465	1.712	36,1	844
1901	1.280	461	1.741	36,8	850
1902	1.333	359	1.692	35,7	858
1903	1.355	469	1.824	38,5	818
1904 [1]	1.410	493	1.903	39,8	820

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что въ 1904 г., сравнительно съ 1894 г., пробѣгъ товаровъ, перевезенныхъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи, увеличился: на судахъ—на 674 милліард. пудо-вер. (на 91,6%), въ плотахъ и на плотахъ—на 177 милліард. пудо-вер. (на 56,0%), всего—на 851 милліард. пудо-вер.

[1]) Предварительныя свѣдѣнія.

(на 80,9%), а на версту судоходныхъ путей—на 17,8 милліон. пудо-вер. (на 80,9%).

Въ послѣднее пятилѣтіе (1900—1904 г.г.), сравнительно съ предшествующимъ пятилѣтіемъ (1895—1899 г.г.), пробѣгъ увеличился въ среднемъ въ годъ: на судахъ—на 472 милліард. пудо-вер. (на 55,3%), въ плотахъ и на плотахъ на 80 милліард. пудо-вер. (на 21,6%), всего на 552 милліард. пудо-вер. (на 45,0%), а на версту судоходныхъ путей—на 11,6 милліон. пудо-вер. (на 45,0%).

Средній пробѣгъ одного пуда за десятилѣтіе 1895—1904 г.г. колебался въ предѣлахъ отъ 696 до 858 верстъ, составляя въ среднемъ 782 версты.

Ростъ пробѣга грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ за указанные годы показанъ и на прилагаемыхъ графическихъ изображеніяхъ (№№ 15 и 16), на которыхъ, сверхъ того, приведены данныя съ 1871 г., т. е. со времени установленія однообразныхъ статистическихъ данныхъ.

Въ 1895 г. въ завѣдываніи мѣстныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія состояло 40.000 верстъ главныхъ и второстепенныхъ водныхъ путей. Къ 1905 году число этихъ путей возрасло до 64.500 верстъ, въ связи съ послѣдовавшимъ, въ теченіе минувшаго 10-лѣтія, принятіемъ въ непосредственное завѣдываніе Министерства Путей Сообщеніяцѣлаго ряда судоходныхъ и сплавныхъ путей,—въ числѣ коихъ надлежитъ отмѣтить: рѣку Пернову, Меречанку, часть Южнаго Буга, часть Енисея (отъ Минусинска до р. Большой Кассъ), часть р. Оби, Бію, Дубиссу, Сулу, часть р. Виндавы, Куру, Алатырь, Ивину, часть р. Мологи, Уфтюгу, Тавду, Сосьву, Омь (20 верстъ отъ устья), Лозьву и друг., а также—рѣки Амурскаго бассейна.

Изъ упомянутаго числа (64.500 вер.), до 15.000 верстъ приходится на Азіатскую Россію, т. е. на Томскій Округъ п. с. (10.700 в.) и Управленіе водными путями Амурскаго бассейна (4.800 в., не считая въ этомъ числѣ Манджурскихъ рѣкъ, завѣдываніе коими возложено также на Амурское Управленіе). Такимъ образомъ, собственно

въ Европейской Россіи за означенный промежутокъ времени принято въ завѣдываніе мѣстныхъ учрежденій вѣдомства около 9.000 верстъ; наряду-же съ симъ, многіе пути, входившіе въ составъ второстепенныхъ, нынѣ зачислены въ главные.

Мѣры принятыя для улучшенія водныхъ путей.

Землечерпаніе.

Въ области *внутреннихъ водныхъ путей* въ теченіе минувшихъ десяти лѣтъ—съ 1895 по 1904 г. включительно—главное вниманіе Министерства Путей Сообщенія, по инидіативѣ Министра путей сообщенія, обращено было на усиленіе землечерпательныхъ средствъ. При значительномъ протяженіи этихъ путей и возрастающихъ требованіяхъ судоходства въ отношеніи приспособленія внутреннихъ водныхъ путей къ плаванію судовъ съ возрастающею грузоподъемностью, съ увеличивающимися скоростью движенія и потребностью въ срочной доставкѣ водою грузовъ, землечерпаніе является нынѣ наиболѣе могущественнымъ средствомъ для вспособленія судоходству, какъ въ смыслѣ углубленія транзитнаго русла этихъ путей, такъ и для углубленія подходовъ къ пристани и для расчистокъ затоновъ для зимовокъ судовъ, обезпеченіе которыхъ представляется весьма важнымъ на нашихъ рѣкахъ, въ виду существованія на большинствѣ ихъ весьма сильнаго ледохода, обусловленнаго климатическими особенностями нашего отечества. Съ этою цѣлью количество и мощность землечерпательныхъ приспособленій въ продолженіе указаннаго десятилѣтія были въ значительной мѣрѣ увеличены.

Такъ, до 1895 г. на внутреннихъ водныхъ путяхъ дѣйствовало 42 дноуглубительныхъ снаряда, большею частью съ небольшою производительностью. Общая контрактная производительность всѣхъ этихъ снарядовъ выражается въ 320 кубическихъ саженъ вынимаемаго грунта въ часъ. Изъ указаннаго числа землечерпатель-

ныхъ снарядовъ два (въ Варшавскомъ округѣ п. с.) приводились въ дѣйствіе ручнымъ способомъ, а остальные—паромъ. Стоимость этихъ снарядовъ составляла около 2.400.000 руб.

Этими снарядами въ 1894 году вынуто до 120.000 куб. саж. грунта, причемъ сдѣлано до 25 верстъ прорѣзей на рѣкахъ: Волгѣ, Окѣ, Шекснѣ, Свири, Днѣпрѣ, Днѣстрѣ, Дону, Пинѣ, Нѣманѣ, Онежскомъ каналѣ, на водной системѣ герцога Виртембергскаго, на Августовскомъ каналѣ и др., причемъ на производство землечерпательныхъ работъ израсходовано до 500.000 руб.

Кромѣ дноуглубительныхъ снарядовъ, для очистки, главнымъ образомъ, транзитнаго хода судовъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ отъ карчей и камней, служили 45 карчеподъемницъ съ 27-ю при нихъ шаландами. Всѣ эти снаряды построены изъ дерева съ желѣзнымъ крѣпленіемъ, а стоимость ихъ опредѣляется приблизительно въ 100.000 рублей.

Въ 1894 году карче- и камнеподъемными снарядами производились работы на рѣкахъ: Вислѣ, Западномъ Бугѣ, Нѣманѣ, Березинѣ, Припяти, Свири, Шекснѣ, Сухонѣ, Сурѣ, Бѣлой, Вяткѣ, Окѣ, Клязьмѣ, Мокшѣ, Дону, Днѣстрѣ, Деснѣ, Сожѣ, Днѣпрѣ и Курѣ; на производство этихъ работъ израсходовано около 100.000 руб.

Паровой флотъ вѣдомства путей сообщенія на внутреннихъ водныхъ путяхъ до 1895 года состоялъ изъ 70-ти пароходовъ и барказовъ, съ общимъ числомъ до 7.000 индикаторныхъ силъ; флотъ этотъ, стоимостью около 1.650.000 рублей, содержался какъ для технической службы (для буксировки дноуглубительныхъ снарядовъ, шаландъ карче— и - камнеподъемницъ, для перевозки строительныхъ матеріаловъ), такъ и для службы надзора за судоплотоходствомъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ.

За истекшее десятилѣтіе—съ 1895 г. по 1904 г. включительно—на внутренніе водные пути поступило нижеуказанное число землечерпательницъ, карче — и-камнеподъемныхъ снарядовъ и паровыхъ судовъ, а именно:

54 землечерпательныхъ снаряда, съ общей производительностью (контрактной) до 960 кубич. саж. въ часъ; стоимость этихъ снарядовъ выражается въ суммѣ около 7.000.000 рублей. Такимъ образомъ, за отчетное десятилѣтіе число землечерпательныхъ снарядовъ болѣе чѣмъ удвоилось, а производительность и стоимость ихъ утроились.

Въ числѣ этихъ снарядовъ въ 1897 году, по личной инициативѣ Министра путей сообщенія князя Михаила Ивановича Хилкова, заказанъ былъ землесосный караванъ системы американскаго инженера Линдона Бетса, съ общей контрактной производительностью въ 300 куб. саженъ выемки грунта въ часъ. Этотъ землесосный караванъ, столь значительной производительности, явился единственнымъ образцомъ въ своемъ родѣ не только въ Россіи, но и во всей Европѣ, и, по условіямъ судоходной способности русскихъ рѣкъ, изобилующихъ во время низкаго уровня въ нихъ значительнымъ количествомъ песчаныхъ мелей, залегающихъ на значительныхъ протяженіяхъ большой длины путей, которые должны проходить суда, представляется весьма цѣлесообразнымъ приспособленіемъ для воспособленія судоходству примѣнительно къ свойству большинства русскихъ рѣкъ и судоходства на нихъ. И дѣйствительно, данныя о работѣ этого каравана на р. Волгѣ подтверждаютъ эту цѣлесообразность, а въ особенности пользу для судоходства, приносимую караваномъ Бетса въ экстренныхъ случаяхъ во время мелководья, когда требуется въ сравнительно короткое время сдѣлать ходъ на перекатѣ для пропуска судоваго каравана, такъ какъ, обладая громадной рабочей производительностью, землесосный караванъ Бетса можетъ въ небольшой промежутокъ времени сдѣлать значительныхъ размѣровъ длинныя прорѣзи. Кромѣ того, стоимость выработки грунта помощью снарядовъ каравана Бетса обходится дешевле, чѣмъ таковая же посредствомъ 25-ти кубовыхъ черпаковыхъ машинъ, работающихъ при одинаковыхъ со снарядами каравана Бетса условіяхъ. Такъ, стоимость выемки

одного куба грунта караваномъ Бетса, по даннымъ работъ, исполненныхъ въ послѣднее время, составляла 50 копѣекъ, а 25-ти кубовой землечерпательницей 1 рубль 5 копѣекъ, т. е. въ два слишкомъ раза болѣе, чѣмъ караваномъ Бетса.

О мощности существующихъ нынѣ дноуглубительныхъ средствъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ можно судить по работѣ дноуглубительныхъ приспособленій, исполненной въ текущемъ (1904) году. Работы эти производились на нижеслѣдующихъ внутреннихъ водныхъ путяхъ: на рѣкахъ Вислѣ, Пинѣ, Припяти, Нѣманѣ, Уллѣ, Западной Двинѣ, Вытегрѣ, Тихвинкѣ, Свири, Шекснѣ, Сѣверной Двинѣ, Волгѣ, Камѣ, Окѣ, Москвѣ, Клязьмѣ, Донѣ, Днѣпрѣ, Деснѣ, Сожѣ, Днѣстрѣ, Великой, Волховѣ, Турѣ, Тоболѣ, Иртышѣ, Шилкѣ, Амурѣ, Ломоватой и Язевой, на каналахъ Августовскомъ, Онежскомъ, Императора Александра I, Императора Александра III, Императора Петра Великаго, на водныхъ системахъ Березинской, Тихвинской, Герцога Александра Виртембергскаго и на Ладожскомъ озерѣ (расчистка Кошкинскаго фарватера).

Въ 1904 году всѣми дноуглубительными снарядами, имѣющимися на внутреннихъ водныхъ путяхъ, вынуто около 1.100.000 кубическихъ саженъ грунта, причемъ сдѣлано около 320 верстъ прорѣзей. На производство этихъ работъ, включая и расходы, потребные на содержаніе пароходовъ, обслуживающихъ землечерпательные снаряды, израсходовано около 2.600.000 рублей. Такимъ образомъ, къ концу разсматриваемаго десятилѣтія имѣющимися нынѣ дноуголубительными снарядами вынуто въ 9 разъ болѣе грунта, а протяженіе сдѣланныхъ прорѣзей оказалось почти въ 17 разъ болѣе, чѣмъ выработывалось существовавшими къ началу того же десятилѣтія дноуглубительными снарядами. Расходы же на землечерпаніе за то же время возросли немного болѣе, чѣмъ въ пять разъ.

Для технической службы на внутреннихъ водныхъ путяхъ, для буксировки дноуглубительныхъ снарядовъ и

для надзора за судохоствомъ за истекшее десятилѣтіе (съ 1895 по 1904 г. включ.) поступило 92 парохода и барказа, съ общимъ числомъ около 12.000 индикаторныхъ силъ; стоимость этихъ пароходовъ и барказовъ составляетъ около 3.100.000 рублей, слѣдовательно число пароходовъ и барказовъ къ концу десятилѣтія оказалось въ 2 — 3раза болѣе и съ числомъ индикаторныхъ силъ почти въ 3 раза болѣе, чѣмъ въ началѣ разсматриваемаго десятилѣтія.

Для карче—и-камнеподъемныхъ работъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ въ теченіе того же десятилѣтія поступило 70 камне—и-карче-подъемныхъ снарядовъ, стоимость которыхъ выражается въ суммѣ около 220.000 рублей, а на производство работъ израсходовано около 300.000 рублей, изъ чего слѣдуетъ, что къ концу разсматриваемаго десятилѣтія на этихъ путяхъ дѣйствовало почти въ 3 раза болѣе этого рода снарядовъ, чѣмъ въ началѣ; стоимость ихъ, а равно и расходы на этого рода работы, увеличились также въ 3 раза. Вышепомянутыми снарядами въ 1904 году производились карче-и—камне—подъемныя работы на рѣкахъ: Вислѣ, Западномъ Бугѣ, Наревѣ, Стыри, Щарѣ, Нѣманѣ, Виліи, Березинѣ, Припяти, Пинѣ, Шекснѣ, Горюнѣ, Чагодощѣ, Сухонѣ, Волгѣ, Камѣ, Ветлугѣ, Вишерѣ, Чусовой, Сылвѣ, Бѣлой, Сурѣ, Унжѣ, Костромѣ, Вяткѣ, Окѣ, Клязьмѣ, Мокшѣ, Донѣ, Сѣверномъ Донцѣ, Днѣпрѣ, Деснѣ, Сожѣ. Бѣсяди, Днѣстрѣ, Оби, Турѣ, Иртышѣ, Ломоватой, Язевой, Шилкѣ и Амурѣ.

Въ теченіе разсматриваемаго десятилѣтія обращено было также особое вниманіе на своевременную постановку въ дѣйствіе имѣющихся на внутреннихъ водныхъ путяхъ дноуглубительныхъ снарядовъ, пароходовъ и барказовъ, обусловливающуюся, главнымъ образомъ, производствомъ своевременнаго ремонта этихъ снарядовъ и судовъ, а также—на улучшеніе качества и удешевленіе этого рода ремонтныхъ работъ; поэтому предпринята была постройка многихъ новыхъ казенныхъ мастерскихъ для ремонта снарядовъ и судовъ и расширеніе существовавшихъ до того времени мастерскихъ.

Дѣйствительно, до 1895 года на внутреннихъ водныхъ путяхъ существовали лишь три небольшія мастерскія: въ Василевскомъ затонѣ на р. Волгѣ въ 70-ти верстахъ выше Нижняго Новгорода, въ селѣ Девятинахъ на р. Вытегрѣ и на Обь-Енисейскомь каналѣ въ Томскомъ округѣ путей сообщенія, при чемъ общая стоимость этихъ мастерскихъ въ круглой цифрѣ выражалась суммой въ 120.000 рублей.

Въ теченіе разсматриваемого десятилѣтія построены новыя мастерскія для ремонта судовъ и снарядовъ въ 12-ти пунктахъ, а именно: 1) въ гавани Императора Николая II-го въ г. Кіевѣ, 2) въ Паратскомъ затонѣ на р. Волгѣ въ 30-ти верстахъ выше г. Казани, 3) у г. Астрахани на р. Волгѣ, 4) у г. Рязани на р. Окѣ, 5) у г. Нахачевани на р. Дону, 6) у г. Гродны и 7) въ Колнянской гавани на р. Нѣманѣ, 8) у г. Шлиссельбурга на р. Невѣ, 9) въ мѣст. Джеватѣ на р. Курѣ, 10) близъ г. Томска на Кижировской протокѣ р. Томи, 10) у г. Тюмени, на р. Турѣ, и 12) у г. Благовѣщенска на р. Амурѣ. Кромѣ того, въ теченіе того же времени значительно расширены и оборудованы существовавшія до 1895 года мастерскія въ Василевскомъ затонѣ на р. Волгѣ и въ с. Девятинахъ на р. Вытегрѣ.

Общая стоимость устройства и расширенія выше перечисленныхъ мастерскихъ выражается въ круглыхъ числахъ суммою въ 900.000 рублей.

Въ видахъ улучшенія постановки дѣла по ремонту снарядовъ и судовъ Министерства путей сообщенія, нынѣ предположено построить капитальныя мастерскія съ эллингомъ въ Паратскомъ затонѣ на р. Волгѣ, стоимостью въ 600.000 рублей. Къ постройкѣ этихъ мастерскихъ приступлено въ 1903 году, и за счетъ отпущенной до сего времени суммы—до 200.000 рублей—уже построено нѣсколько зданій мастерскихъ и жилыхъ домовъ.

Кромѣ того, предположено расширеніе и дополнительное оборудованіе мастерскихъ: у г. Кіева на сумму до 300.000 руб., у г. Тюмени на р. Турѣ до 60.000 руб., и у г. Благовѣщенска на Амурѣ до 45.000 рублей.

Обстановка водныхъ путей указательными знаками.

Однимъ изъ главныхъ мѣропріятій по приспособленію означеннаго протяженія водныхъ путей къ безпрепятственному и безопасному плаванію являлась обстановка ихъ фарватеровъ указательными и предостерегательными знаками. Надлежитъ замѣтить, что мѣра эта, въ особенности—при недостаткѣ средствъ къ улучшенію самыхъ путей, представляетъ весьма существенное значеніе въ интересахъ судоходства, такъ какъ, наряду съ безопасностью плаванія, увеличиваетъ и скорость движенія судовъ, причемъ получается возможность срочной доставки грузовъ. Обстановка способствуетъ, равнымъ образомъ, уменьшенію расходовъ по страхованію судовъ и грузовъ, а также уменьшаетъ накладные расходы по судоходству, возникающіе въ случаяхъ простоя судовъ при посадкахъ на мель и вообще при аваріяхъ, и устраняетъ, по общему правилу, необходимость пользоваться дорого-стоющими услугами особыхъ проводниковъ (лоцмановъ). Способствуя же ускоренію плаванія, обстановка путей увеличиваетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, продолжительность навигаціи, въ особенности- на тѣхъ путяхъ, на которыхъ знаки приспособлены для сигнализаціи какъ днемъ, такъ и ночью.

Производство въ минувшее 10-лѣтіе обстановки опредѣлялось въ зависимости отъ средствъ, отпускаемыхъ на этотъ предметъ въ распоряженіе вѣдомства путей сообщенія, наряду съ ассигнованіями на расходы по судоходному надзору.

Въ 1895 году на означенныя надобности было ассигновано около 450.000 рублей. Къ наступленію-же 1905 г. таковое ассигнованіе возрасло до 1.760.000 рублей (изъ коихъ до 570 тыс. руб. приходится на Азіатскую Россію). Благодаря такому увеличенію средствъ, представилось возможнымъ довести къ настоящему времени протяженіе обставляемыхъ судоходными знаками водныхъ путей до 26.600 верстъ (изъ коихъ въ Азіатской Россіи 11.300 в.), что составляетъ, такимъ образомъ, свыше 41% общаго протяженія путей, состоящихъ въ завѣдываніи Мини-

12

стерства Путей Сообщенія *). Вмѣстѣ съ тѣмъ, явилась возможность дальнѣйшаго улучшенія существовавшей уже обстановки,—чрезъ увеличеніе числа освѣщаемыхъ знаковъ, чѣмъ обезпечивается производство ночного плаванія (главнымъ образомъ на Маріинскомъ водномъ пути, на р. р. Вислѣ, Нѣманѣ и др.). Сверхъ того, упомянутое увеличеніе денежныхъ средствъ обусловило возможность большаго, противъ прежняго, отчисленія на обстановку весеннюю, особенно-же рѣкъ Волжскаго бассейна,—что представляетъ особую важность, такъ какъ наибольшее количество грузовъ, собранныхъ въ зимнее время на пристаняхъ, идетъ весною, пользуясь высокимъ подъемомъ воды.

Регуляціонныя работы.

Въ теченіе минувшаго десятилѣтія управленія Министерствомъ путей сообщенія княземъ Михаиломъ Ивановичемъ Хилковымъ было обращено особое вниманіе на работы для улучшенія судоходнаго состоянія рѣкъ помощью регуляціонныхъ сооруженій. Такъ какъ работы эти могутъ оказать полезное свое вліяніе въ смыслѣ существеннаго воспособленія судоходству въ тѣхъ случаяхъ, когда онѣ вполнѣ закончены на всемъ участкѣ рѣки, требующемъ улучшенія, то, при громадномъ протяженіи нашихъ рѣкъ, такая систематическая регулилировка можетъ быть вполнѣ осуществлена по прошествіи лишь многихъ лѣтъ. Поэтому, и такъ какъ воспособленіе судоходству посредствомъ улучшенія судоваго хода представляются большею частью дѣломъ, требующимъ своего осуществленія въ возможно скорѣйшемъ времени, то княземъ Михаиломъ Ивановичемъ Хилковымъ обращано было вниманіе на возможно широкое содѣйствіе выправительнымъ работамъ посредствомъ землечерпанія.

*) Согласно общему обзору дѣятельности Министерства Путей Сообщенія за пятилѣтіе 1895 — 1899 г., въ навигацію 1894 г. имѣлось обставленныхъ водныхъ путей 10.600 верстъ. таким̃ъ образомъ, за минувшее 10-лѣтіе протяженіе обстановки возрасло въ $2^1/_2$ раза.

Въ продолженіе истекшаго десятилѣтія, въ мѣрѣ отпускаемыхъ средствъ, предприняты были нижеслѣдующія главнѣйшія новыя и закончены ранѣе начатыя регуляціонныя работы.

I. Выправленіе Ширмокшанскаго переката на р. Волгѣ.

Рѣка Волга между 2-ой и 11-ой верстами ниже посада Пучежа (Костромской губерніи) раздѣляется на два рукава—Ширмокшанскій и Ячменскій,—изъ коихъ въ первомъ издавна существовалъ перекатъ, представлявшій большія затрудненія для судоходства. По проекту улучшенія этой части Волги, составленному Правленіемъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія, Ширмокшанскій рукавъ въ верхней его части загражденъ былъ дамбою изъ фашинныхъ тюфяковъ, а въ нижней части Ячменскаго рукава устроена струенаправляющая дамба и въ надлежащихъ мѣстахъ этого рукава сдѣлано укрѣпленіе береговъ. Но въ вышепомянутой заграждающей дамбѣ появилось постоянное осѣданіе, требовавшее производства значительныхъ ремонтныхъ работъ; это осѣданіе вызвано было значительными фильтраціями какъ въ толщѣ самой дамбы, такъ и по дну рѣки подъ основаніемъ дамбы, обусловленными сосредоточившимся у дамбы значительнымъ подпоромъ воды въ загражденномъ рукавѣ. Поэтому, въ видахъ устраненія указаннаго явленія, по проекту, одобренному въ 1897 году, въ Ширмокшанскомъ рукавѣ, ниже тюфячной запруды построено поперекъ этого рукава два плетневыхъ загражденія, примыкающихъ къ мели, отложившейся посреди рукава, и продолжены были на 50 погонныхъ саженъ береговыя укрѣпленія у приверха Свѣтлаго острова со стороны Ячменскаго рукава и на 21 погонную сажень въ Семеновскомъ прoранѣ, у ухвостья вышепомянутаго острова.

Въ настоящее время всѣ вышеозначенныя работы закончены и, благодаря нѣкоторой поддержкѣ глубины на фарватерѣ посредствомъ землечерпанія, перекатъ этотъ не представляетъ уже никакихъ препятсвій для судоходства.

2. Выправленіе рѣки Волги у Телячьяго брода.

Немного ниже Нижняго Новгорода участокъ р. Волги отъ Борскаго переката до деревни Кстова, длиною около 17 верстъ, заключающій цѣлый рядъ перекатовъ, извѣстенъ подъ названіемъ Телячьяго Брода. Перекаты, входившіе въ составъ помянутаго участка, издавна составляли весьма серьезное препятствіе для судоходства, а происходившія вслѣдствіе этого частыя задержки въ слѣдованіи грузовъ и многочисленные случаи аварій судовъ установили за Телячьимъ Бродомъ во всемъ Поволжьи извѣстность, какъ объ одномъ изъ наиболѣе трудныхъ и опасныхъ для судоходства мѣстъ на р. Волгѣ. Въ виду этого, по ходатайству мѣстнаго Биржевого Комитета, Министерствомъ Путей Сообщенія предпринято было регулированіе упомянутой части р. Волги посредствомъ выправительныхъ работъ, состоящихъ въ укрѣпленіи береговъ, въ закрытіи боковыхъ рукавовъ и въ устройствѣ системы сооруженій, направляющихъ теченіе рѣки. Всѣ эти работы окончены были въ 1900 году и дали настолько благопріятный результатъ, что въ теченіе навигаціи 1901 года, одного изъ самыхъ мелководныхъ за послѣднее время, глубина на Телячьемъ Бродѣ не опускалась ниже 8 четвертей аршина и 3 вершковъ, тогда какъ соотвѣтственно глубинамъ на нижележащихъ перекатахъ судоходство совершалось лишь при осадкѣ въ 8 четвертей аршина.

3. Выправленіе р. Волги на 3-хъ группахъ перекатовъ.

Въ виду мелководья на р. Волгѣ, сказавшагося съ особой силой въ 1897 году, Министръ путей сообщенія, озабочиваясь принятіемъ мѣръ къ устраненію затрудненій для волжскаго судоходства при мелководіи, вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ ассигнованіи 8.799.800 рублей на работы по выправленію русла р. Волги на 3-хъ отдѣльно лежащихъ группахъ перекатовъ, а именно: Костромской, Макарьевской и

Шелanговской. На эти работы по смѣтамъ 1898—1901 годовъ отпущено было 2.930.000 рублей, но, затѣмъ, во исполненіе Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта работы эти были прекращены.

4. Улучшеніе Выползовскаго переката у г. Самары.

Выше г. Самары берегъ Волги, ниже Рождественской Воложки постепенно размывался, поэтому песчаная коса, находящаяся у лѣваго берега рѣки выше пристани у г. Самары, начала удлиняться и угрожала, при дальнѣйшемъ размывѣ помянутаго берега, спуститься къ городу и отдѣлить пристань отъ транзитнаго русла. Поэтому предприняты были работы, съ цѣлью прекращенія помянутаго размыва берега. Хотя эти работы еще не закончены, но размывъ берега прекратился, поэтому нѣтъ сомнѣнія, что дальнѣйшее удлиненіе косы будетъ остановлено и сообщеніе пристани у Самары съ транзитнымъ русломъ Волги будетъ обезпечено.

5. Работы у г. Саратова.

Около 20 лѣтъ тому назадъ р. Волга отклонилась главнымъ своимъ русломъ отъ г. Саратова, направивъ главное теченіе по кратчайшему рукаву, при чемъ Саратовскія пристани оказались въ обмелѣвшемъ затонѣ р. Волги, входъ въ который возможенъ былъ лишь снизу по теченію отъ г. Саратова и при томъ лишь во время высокой воды. Такое положеніе главнаго русла Волги у Саратова, собственно, для транзитнаго судоходства не представляло неудобствъ, и таковыя являлись лишь по отношенію интересовъ, главнымъ образомъ, города Саратова, поэтому признано было необходимымъ, не затрачивая потребныхъ значительныхъ денежныхъ средствъ на работы, необходимыя для поворота рѣки Волги къ берегу у г. Саратова, озаботиться лишь о томъ, чтобы новое транзитное русло рѣки не подвергалось измѣне-

ніямъ и было бы возможно болѣе удобно для судоходства. Между тѣмъ съ теченіемъ времени оказалось, что лѣвый берегъ Волги сильно размывается, а это должно было неизбѣжно повлечь за собою соединеніе волжскаго теченія съ протокомъ, называемымъ Сазаномъ, но такое измѣненіе всего теченія рѣки должно было повлечь значительныя затрудненія для судоходства, поэтому предпринято было устройство нѣсколькихъ сооруженій, съ помощью коихъ опасность соедененія р. Волги съ Сазаномъ была устранена. Однако эти работы, имѣвшія частную цѣль, не могли пріостановить процессъ общаго видоизмѣненія русла р. Волги у г. Саратова; поэтому 11 лѣтъ тому назадъ, на транзитномъ руслѣ р. Волги, ниже г. Саратова образовался новый, не существовававшій до того времени, перекатъ, на которомъ глубина доходила до 3 четвертей аршина, т. е. до глубины весьма малой для нижняго теченія р. Волги. Поэтому, на основаніи произведенныхъ надлежащихъ изслѣдованій, составленъ былъ проектъ улучшенія транзитнаго русла р. Волги у г. Саратова, состоявшій въ прорытіи землечерпаніемъ искусственнаго канала въ сторону г. Саратова, въ направленіи туда теченія и въ закрѣпленіи русла канала помощью дамбъ. Часть этихъ работъ, а именно—устройство искусственнаго канала,—была выполнена въ 1895 году, и судоходство, минуя вышепомянутый новый, такъ называемый, Саратовскій перекатъ, пользовалось вновь созданнымъ фарватеромъ уже въ первой половинѣ 1896 года. Затѣмъ, чтобы закрѣпить положеніе образовавшагося фарватера и такимъ образомъ направить главное теченіе р. Волги къ г. Саратову, предпринято было возведеніе ряда выправительныхъ сооруженій, изъ которыхъ главнымъ была Ильинская дамба. Но сооруженія эти, несмотря на весьма сильную ихъ профиль, не выдержали напора воды и въ 1902 году были прорваны теченіемъ воды, которая съ громадною силою направилась въ прежнее русло, вслѣдствіе чего разрушенныя сооруженія явились опасными для судоходства; поэтому они были взорваны въ 1903 году, и прежнее транзитное русло было возстановлено.

6. Работы по укрѣпленію береговъ на рѣкѣ Волгѣ.

Въ видахъ предохраненія береговъ р. Волги отъ размыва дѣйствіемъ текучихъ водъ и для устраненія засореній русла рѣки, обусловленныхъ размывомъ береговъ, произведены были берегоукрѣпительныя работы, какъ напримѣръ: на Ревятскомъ перекатѣ у острововъ Никольскаго и Пырскаго, у р. Линды въ раіонѣ Муромскаго острова, на Безводнинскомъ перекатѣ, у Макарьевскаго монастыря и проч., а также въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на пристаняхъ р. Волги, какъ напр. на р. Вяткѣ у Медвѣдской пристани и у села Крымская Слудка.

7. Работы у хутора Редуты и у села Деріевки на р. Днѣпрѣ.

Выправленіе русла р. Днѣпра близъ хут. Редуты, въ 14 верстахъ ниже г. Кременчуга и у села Деріевки, въ 30 верстахъ ниже того же города представляются весьма важными и очень удачными выправительными рѣчными работами. Близъ хут. Редуты и у с. Деріевки Днѣпръ стѣсненъ береговыми утесами и изобилуетъ скалистыми выступами дна въ видѣ подводныхъ и надводныхъ каменныхъ грядъ и отдѣльныхъ камней, а русло распадается мѣстами на мелкіе рукава и протоки съ многочисленными наносными песчаными косами и мелями и съ вышеуказаннаго характера каменистыми препятствіями для судоходства. До приступа къ кореннымъ работамъ въ этихъ мѣстахъ предпринимались временныя мѣры для воспособленія судоходству, но, вслѣдствіе измѣнчивости теченія въ невыправленномъ руслѣ, а главнымъ образомъ, по причинѣ незначительности денежныхъ средствъ, отпускавшихся на эти работы, таковыя не принесли замѣтной пользы для судоходства, поэтому состояніе указанныхъ мѣстъ на р. Днѣпрѣ вызвало затрудненія въ судоплаваніи.

Въ видахъ коренного улучшенія Редутскаго переката, оказалось необходимымъ углубить судовой ходъ въ скалистомъ грунтѣ, собрать для увеличенія силы те-

ченія въ одно русло меженнюю воду, раздробившуюся по отдѣльнымъ рукавамъ, и, посредствомъ струенаправляющихъ сооруженій, направить меженнее теченіе къ углубленному въ скалистомъ днѣ судовому ходу. Всѣ эти работы выполнены съ надлежащимъ успѣхомъ.

Съ такимъ же успѣхомъ закончено было выправленіе Деріевской мели, достигнутое запруженіемъ боковыхъ рукавовъ, направленіемъ теченія по главному руслу, посредствомъ струенаправляющихъ сооруженій, и закрѣпленіемъ русла въ правильно очерченные берега, посредствомъ неразмываемыхъ обдѣлокъ берега.

8. Работы у г. Черкассъ на р. Днѣпрѣ.

Городъ Черкассы является важнымъ торговымъ пунктомъ на участкѣ р. Днѣпра между Кіевомъ и Кременчугомъ. Главными предметами торговли служатъ лѣсъ и хлѣбъ, но значительное количество грузовъ составляютъ сахаръ и табакъ. Дѣятельный обмѣнъ этихъ грузовъ происходитъ между рѣкой и вѣтвью Фастовской желѣзной дороги, примыкающій къ Днѣпру въ томъ мѣстѣ, гдѣ берегъ ея размывается теченіемъ. Необходимость улучшенія состоянія р. Днѣпра въ раіонѣ г. Черкассъ сознавалась уже давно, и, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, за счетъ Фастовской желѣзной дороги сдѣлано было укрѣпленіе берега и построено было нѣсколько полузапрудъ, предохраняющихъ берегъ отъ размыва. Послѣ огромнаго весенняго разлива 1895 года, когда въ руслѣ Днѣпра произошли значительныя измѣненія, весьма невыгодно отразившіяся на положеніи праваго берега и всей пристани у г. Черкассъ, необходимость производства у этого города большихъ выправительныхъ работъ представилась неизбѣжной. Весьма сильное разрушеніе берега и размывъ желѣзнодорожныхъ путей, идущихъ къ пристани, побудили Министерство Путей Сообщенія безотлагательно произвести работы по укрѣпленію берега вдоль Черкасской пристани, на что израсходовано 186.000 рублей; но прогрессивное обмелѣніе праваго рукава р. Днѣпра и затрудненія,

встрѣчавшіяся транзитнымъ судоходствомъ на подходѣ къ упомянутой пристани, а также необходимость достиженія надлежащей глубины у пристани Мережикъ, находящейся въ 10-ти верстахъ выше г. Черкассъ, обусловили необходимость приступить къ сплошному выправленію р. Днѣпра въ вышеуказанныхъ предѣлахъ, посредствомъ возведенія системы выправительныхъ сооруженій.

9. Выправительныя работы на р. Днѣпрѣ у г. Екатеринослава.

Городъ Екатеринославъ, находясь у начала Днѣпровскихъ пороговъ, если считать внизъ по теченію, имѣетъ значеніе важнѣйшей пристани для всей верхней и средней частей бассейна р. Днѣпра. Поэтому затрудненія для судоходства, происходившія вслѣдстіе неблагопріятнаго состоянія судоходныхъ условій р. Днѣпра близъ г. Екатеринослава, вызывали ходатайства судопромышленниковъ, предпринимателей пароходнаго дѣла и представителей города Екатеринослава объ улучшеніи судоходныхъ условій Днѣпра въ указанномъ мѣстѣ. Поэтому, въ 1897 году составленъ былъ проектъ улучшенія р. Днѣпра у г. Екатеринослава, который и приводится въ исполненіе. По этому проекту предположено произвести въ скалистомъ днѣ рѣки углубленіе русла, и, для увеличенія силы теченія, посредствомъ закрытія боковыхъ рукавовъ и съуженія русла соотвѣтственными выправительными сооруженіями, собрать воды рѣки, раздѣлившіяся по отдѣльнымъ рукавамъ и разбившіяся между скалистыми возвышеніями дна расширеннаго русла. Эти работы, оцѣненныя по проекту въ суммѣ болѣе 1.400.000 р., въ настоящее время приближаются къ окончанію, при чемъ, по завершеніи этихъ работъ, будутъ достигнуты слѣдующіе результаты: значительное улучшеніе транзитнаго хода судовъ, увеличеніе длины причальной пристанской линіи и улучшеніе условій выгрузки и нагрузки судовъ.

При этихъ работахъ примѣненъ былъ совершенно самобытный способъ устройства особыхъ перемычекъ

съ песчаной загрузкой, вслѣдствіе чего представилась возможность при сравнительно небольшихъ денежныхъ затратахъ устраивать эти перемычки для производства дноуглубленія въ скалистомъ руслѣ, какъ на сушѣ, съ откачиваніемъ воды и осушеніемъ для работъ дна, что и послужило къ значительному удешевленію работъ.

10. Работы на р. Днѣпрѣ у г. Александровска.

Городъ Александровскъ, лежащій, считая по теченію, ниже Днѣпровскихъ пороговъ, является начальнымъ пунктомъ судоходства по нижнему Днѣпру и представляетъ важную пристань по отпуску хлѣба, угля и марганцевой руды. Но размѣръ отпуска этихъ продуктовъ ограничивался бывшимъ до производства настоящихъ работъ неудовлетворительнымъ состояніемъ пристани и судоходныхъ условій прилегающей части рѣчного русла.

Съ 1891 года приступлено было къ устройству выправительныхъ сооруженій, съ цѣлью достиженія устойчивости и плавности очертанія фарватера рѣки у г. Александровска. Работы эти отличались большою систематичностью въ замыслѣ и въ исполненіи и сопровождались рядомъ важныхъ для практики и поучительныхъ наблюденій надъ вліяніемъ расположенія рѣчныхъ струй теченія на выработку рѣчного русла. Одновременно съ этими работами, имѣвшими цѣлью обезпеченіе подхода судовъ къ г. Александровску, производились также работы по улучшенію пристани у этого города, но въ такихъ размѣрахъ, которые оказались возможны на отпускаемыя средства, безъ ассигнованій спеціальныхъ кредитовъ на улучшеніе пристани у г. Александровска, поэтому уже въ 1897 году пристань эта не могла удовлетворять возрастающимъ требованіямъ судоходства, и Министерство путей сообщенія, въ виду ходатайствъ съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, судопромышленниковъ нижняго Днѣпра, представителей предпріятій по добычѣ марганцевой руды, а также отъ Управленія Курско-Харьковско-Севастопольской желѣзной

дороги, распорядилось составленіемъ подробнаго проекта расширенія гавани у г. Александровска. По этому проекту оборудованіе гавани г. Александровска состоитъ: въ расширеніи существующаго ковша, съ цѣлью увеличенія длины линіи причала судовъ для потребностей нагрузки и площади зимней стоянки судовъ, и въ устройствѣ въ самой рѣкѣ пристани для судовъ, подходящихъ снизу рѣки, и для выгрузки товаровъ съ судовъ въ вагоны желѣзной дороги. При такихъ условіяхъ длина причальной линіи увеличится на 750 погонныхъ саженъ, при чемъ длина пристани для марганцевой руды составляетъ 240 пог. саженъ, а глубина должна быть доведена до 1,15 сажени, считая отъ средне-низкаго горизонта воды. Земляныя работы производятся отчасти въ ручную, а отчасти землечерпательницами. Откосы пристани укрѣпляются отчасти каменною одеждою, а частью лишь планируются.

11. Работы на р. Днѣпрѣ у г. Никополя.

Городъ Никополь находится въ 82 верстахъ внизъ по теченію Днѣпра отъ г. Александровска. Никопольская пристань, представляющая весьма оживленный пунктъ операцій преимущественно хлѣбныхъ грузовъ, лѣтъ около 10-ти тому назадъ находилась въ весьма неблагопріятныхъ для этихъ операцій условіяхъ, въ виду крутизны высокаго, обрывистаго и глинистаго берега; кромѣ того, берегъ этотъ сильно подмывался ударявшею въ него струею рѣчного теченія въ особенности въ весеннее время.

Распоряженіемъ Министерства путей сообщенія произведено было подробное изслѣдованіе Днѣпра у Никополя въ 1895—1896 гг. и, согласно составленному проекту, построено укрѣпленіе подмываемой части берега, посредствомъ фашинныхъ тюфяковъ; кромѣ того, построены каменная дамба и земляная насыпь, откосъ которой одѣтъ камнемъ, а построенная дорога вымощена, при чемъ устроено четыре съѣзда съ подпорными стѣнками.

12. Выправленіе р. Днѣпра на Рудяковской и Стойковской меляхъ.

Мели „Рудяки—Стойки" находятся въ 54-хъ верстахъ по р. Днѣпру внизъ отъ г. Кіева и до выправленія считались однимъ изъ самыхъ затруднительныхъ для судоходства мѣстъ между Кіевомъ и Кременчугомъ на всемъ 320-ти верстномъ участкѣ, имѣющемъ важное значеніе не только для мѣстнаго, но и для транзитнаго движенія по Днѣпру отъ г. Орши до г. Екатеринослава.

Проектъ выправленія упомянутыхъ мелей составленъ былъ въ 1897 году въ Правленіи Кіевскаго Округа Путей Сообщенія. Начатыя засимъ работы по выправленію этихъ мелей закончены были съ полнымъ успѣхомъ въ 1900 году, причемъ меженнее теченіе р. Днѣпра, разбросанное по многочисленнымъ рукавамъ и протокамъ, собрано было, посредствомъ устройства соотвѣтственныхъ гидротехническихъ сооруженій, въ правомъ рукавѣ Днѣпра, берегамъ русла рѣки приданы надлежащія правильныя очертанія и образованъ устойчивый и глубокій фарватеръ съ затратою на эти работы около 380.000 рублей.

13. Работы на р. Сожѣ у г. Гомеля.

Рѣка Сожъ представляетъ оживленный путь для пароходнаго и пассажирскаго движенія по, такъ называемой, Гомельской пароходной линіи, находящейся въ связи съ пароходной линіей Кіевъ—Кременчугъ—Екатеринославъ, но лѣтомъ—во время малой воды—глубина на меляхъ падаетъ до 3-хъ четвертей аршина, и тогда судоходство встрѣчаетъ въ плаваніи значительныя затрудненія. Работы, первоначально предпринимавшіяся для воспособленія судоходству, состояли, главнымъ образомъ, въ очисткѣ русла рѣки отъ карчей и въ устройствѣ запрудъ въ нѣкоторыхъ второстепенныхъ рукавахъ, съ цѣлью сосредоточенія теченія на судовомъ ходѣ. Затѣмъ, въ 1899 году Министерствомъ путей сообщенія признано было необходимымъ произвести коренныя выпра-

вительныя работы по улучшенію судоходныхъ условій р. Сожа у г. Гомеля, какъ мѣста наиболѣе нуждавшагося въ улучшеніи пути по сообщенію водою съ г. Гомелемъ. Этими работами положено начало дальнѣйшему улучшенію сообщеній по р. Сожу.

14. Выправительныя работы на р. Деснѣ.

На р. Деснѣ между с. Макошинымъ и г. Новгородъ-Сѣверскомъ, на протяженіи ок. 150 верстъ, существуетъ пять мелей, затруднительныхъ для судоходства, а именно: Спасская, Савинская, Вишенская, и двѣ Райгородскихъ. Во время мелководія (съ половины іюня до конца навигаціи) глубина на этихъ меляхъ падаетъ до 2-хъ четвертей аршина; поэтому пароходство на этомъ участкѣ совершается лишь въ періодъ высокихъ водъ, въ продолженіе 2-хъ мѣсяцевъ, а затѣмъ съ половины іюня прекращается, судоходство же претерпѣваетъ значительныя неудобства и убытки.

Мѣстные земледѣльцы и судоходцы, а также земство, поддержанные Черниговскимъ Губернаторомъ, давно уже ходатайствовали о скорѣйшемъ приведеніи указанной части рѣки въ удобное для судоплаванія состояніе; поэтому, начиная съ 1897 года, Министерствомъ путей сообщенія отпускаются суммы на улучшеніе вышеупомянутыхъ перекатовъ, а въ особенности—на наиболѣе значительныя работы, исполненныя на Савиновской мели.

Менѣе значительныя работы на р. Деснѣ производились по укрѣпленію береговъ и выправленію русла рѣки у села Рудни, мѣстечка Моровска и у селъ Разлеты и Радичевъ.

15. Работы на р. Припяти.

Въ виду важнаго значенія для судоходства р. Припяти, на ней производилось довольно много выправительныхъ работъ, изъ которыхъ заслуживаютъ болѣе значительнаго интереса работы у мѣстечка Чернобыля, у деревни Лелева, у селъ Шепеличи и Семиходы, въ устьѣ р. Припяти и у г. Мозыря.

Особаго вниманія заслуживаютъ работы по выправленію р. Припяти у г. Мозыря, стоившія болѣе 220.000 руб. и въ настоящее время могущія считаться законченными. Складывавшіяся у г. Мозыря въ р. Припяти мели до приступа къ регуляціоннымъ работамъ были настолько значительны, что сообщеніе на судахъ отъ г. Мозыря въ сторону къ г. Пинску по временамъ прекращалось. Къ назначеннымъ Министерствомъ путей сообщенія работамъ приступлено было въ 1900 году, вслѣдствіе чего русло рѣки и было урегулировано въ предѣлахъ этихъ работъ.

16. Работы на р. Сѣверномъ Донцѣ.

Рѣка Сѣверный Донецъ признавалась съ давняго времени весьма важнымъ путемъ для вывоза мѣстныхъ предметовъ промышленности и сельскаго хозяйства, поэтому еще въ 1878 году произведены были изслѣдованія Сѣвернаго Донца на протяженіи около 205 верстъ вверхъ отъ устья этой рѣки до впаденія рѣки Большой Каменки, впадающей въ р. Донъ, и составленъ былъ проектъ шлюзованія этой рѣки въ суммѣ около 2.000.000 руб.; но, въ виду значительной суммы, потребной на этотъ предметъ, возникшій вопросъ о шлюзованіи р. Сѣв. Донца не имѣлъ практическихъ послѣдствій. Поэтому въ 1893 году составленъ былъ проектъ улучшенія судоходныхъ условій Сѣвернаго Донца отъ станицы Усть-Бѣлокалитвенской до впаденія въ р. Донъ, посредствомъ регулированія рѣки выправительными сооруженіями. Однако, ранѣе приступа къ этимъ работамъ, признано было полезнымъ сдѣлать попытку поддержанія на меляхъ глубины въ 16 вершковъ, посредствомъ землечерпанія, но опытъ этотъ не увѣнчался успѣхомъ.

Произведенныя, затѣмъ, выправительныя работы на пяти перекатахъ Сѣвернаго Донца показали, что меженній расходъ воды бываетъ настолько малъ въ этой рѣкѣ, что поддержаніе глубины въ 16 вершковъ на меляхъ посредствомъ водостѣснительныхъ сооруженій требуетъ такого ихъ сближенія, что они сами по себѣ могутъ представить затрудненіе для судоходства.

Вслѣдствіе этого въ настоящее время предполагается улучшить судоходное состояніе р. Сѣвернаго Донца посредствомъ шлюзованія; проектъ этого рода работъ составленъ и одобренъ Министерствомъ путей сообщенія.

17. Работы на р. Днѣстрѣ.

Рѣка Днѣстръ почти на всемъ своемъ среднемъ теченіи протекаетъ въ высокихъ каменистыхъ берегахъ и не имѣетъ ни значительныхъ притоковъ, ни рукавовъ или ихъ старорѣчій, свойственыхъ равниннымъ рѣкамъ. Поэтому суда, плавающіе по р. Днѣстру, лишены естественно удобныхъ мѣстъ для зимовокъ. Несмотря на конкурренцію желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ перевозокъ грузовъ богатой мѣстности, прорѣзанной рѣкою Днѣстромъ, судоходство на этой рѣкѣ развивается, а потому и потребность въ затонахъ увеличивается. Поэтому съ 1901 года Министерствомъ Путей Сообщенія предприняты были работы по устройству пристаней — затоновъ въ Варницѣ и въ Рыбницѣ. Для улучшенія подхода судовъ къ Варницкой пристани потребовались довольно значительныя выправительныя работы, которыя и произведены въ 1901 году.

18. Улучшеніе выправленіемъ рѣкъ Вислы и Сана въ пограничныхъ съ Австріею частяхъ.

Работы по улучшенію рѣкъ Вислы (175 в.) и Сана (18 в.) въ пограничныхъ съ Австріею частяхъ, производятся на основаніи международной конвенціи, заключенной между Россіей и Австріей въ 1864 году. Согласно этой конвенціи, черезъ каждыя пять лѣтъ созываются международныя комиссіи, которыми опредѣляются необходимыя работы и устанавливается очередь ихъ исполненія. Начиная съ 1891 года, ежегодныя ассигнованія на выправленіе вышепомянутыхъ частей рѣкъ Вислы и Сана составляютъ около 200.000 р., а срокъ закончанія работъ предположенъ въ 1906 году. Производимыя на означенныхъ рѣкахъ работы состоятъ въ возведеніи новыхъ

выправительныхъ сооруженій согласно плану, выработанному международными комиссіями, въ дополненіе устройствъ и въ ремонтѣ ранѣе построенныхъ сооруженій и въ засадкѣ ивнякомъ отложившихся за сооруженіями наносовъ.

19. Выправленіе р. Вислы у г. Варшавы.

Выправительныя работы на р. Вислѣ у г. Варшавы производились съ 1885 по 1896 годъ и достигли весьма успѣшныхъ результатовъ. Въ 1896 году выяснилась необходимость новыхъ, весьма значительныхъ работъ на томъ же участкѣ, для обезпеченія надлежащей глубины въ мѣстѣ заложенія сосуна варшавскаго водопровода. Работы, начатыя съ этою цѣлью въ 1896 году, закончены были въ 1898 г., а стоимость ихъ составила сумму свыше 400.000 рублей.

20. Выправленіе р. Нарева у посада Зегрже.

Послѣ устройства постояннаго моста черезъ рѣку Наревъ у крѣпости Зегрже, выяснилось, что, для обезпеченія прохода судовъ и плотовъ въ пролеты означеннаго моста, необходимо въ части рѣки, прилегающей къ мосту, произвести соотвѣтственныя выправитетьныя работы. Поэтому, начиная съ 1898 года, произведено было постепенное съуженіе меженнаго русла р. Нарева выше помянутаго моста и построена система выправительныхъ и струенаправляющихъ сооруженій, на что израсходовано около 180.000 рублей.

21. Работы на р. Шилкѣ.

Рѣка Шилка имѣетъ важное значеніе какъ водный путь, составляющій звено сообщеній на Дальній Востокъ, что въ особенности выяснилось въ 1900 году во время передвиженія войскъ по случаю враждебныхъ дѣйствій китайцевъ. Поэтому въ 1900 году построены были первыя на Шилкѣ регуляціонныя сооруженія на перекатѣ „Рудникъ". Въ 1901 году построены были водостѣснительныя и струенаправляющія ряжевыя дамбы на пере-

катахъ: Лончаковскомъ, Годойскомъ и Улегиченскомъ, а въ 1902 году выправлены были перекаты: Верхне-Часовенскій, Боронгонскій и Икшемскій. Всѣ сооруженія на этихъ перекатахъ построены по одинаковому типу, а именно: тѣло дамбы состоитъ изъ ряжей, съ обѣихъ сторонъ которыхъ сдѣланы каменныя отсыпи. Работы эти выполнены зимою съ примѣненіемъ вымораживанія.

22. Менѣе значительныя работы по выправленію перекатовъ и укрѣпленію береговъ.

Кромѣ вышепомянутыхъ значительныхъ выправительныхъ работъ, распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія произведенъ цѣлый рядъ выправленій мелкихъ перекатовъ съ укрѣпленіемъ береговъ; изъ числа этихъ работъ, какъ на болѣе важныя, надлежитъ указать на нижеслѣдующія:

1) на верхней Волгѣ: на участкѣ Ржевъ-Тверь, ниже г. Твери, у г. Старицы и на меляхъ: Брезгуша, Отмичской, Омутинской, Бѣлгородской и друг.;

2) на рѣкѣ Мстѣ — въ Боровичскихъ порогахъ;

3) на р. Окѣ—на перекатахъ: Акатьевскомъ, Елатомскомъ, Санчурскомъ, Дѣдновскомъ, Дубровскомъ, Ниверхъ, Каменкѣ и другихъ;

4) на р. Клязьмѣ—на перекатахъ: Архидіаконскомъ, Гороховецкомъ, Тезянскомъ и другихъ;

5) на рѣкѣ Донѣ—на перекатахъ: Басовскомъ, Икорецкомъ, Островскомъ, Крутовскомъ, Зимовскомъ, Рыбинскомъ, Перекопскомъ, Духовскомъ, Бѣлужинскомъ и другихъ;

6) на р. Сѣв. Донцѣ—на перекатахъ: Броницкомъ и Авиловскомъ и другихъ;

7) на р. Нѣманѣ—на перекатахъ: Дорошевичи, Куколи, Островки, Гожа, Плосковцы, Перевалки, Липлюнцы, Вершва, Кошели, Синява, Колядзино, Гнесичи, Купицкъ, Збляны, Орля и друг.;

8) На р. Щарѣ ниже плотины № X и другія;

Изъ числа берегоукрѣпительныхъ работъ надлежитъ указать нижеслѣдующія:

1) на р. Западномъ Бугѣ: у д. Прилукъ, у села Костомлотъ, у колоніи Нейбровъ-Нейдорфъ и у деревни Страдечъ;

2) на р. Припяти: у с. Новые Шепеличи, у с. Зимовище и у пристани Плотовище;

3) на р. Простыри—у дер. Паре;

4) на р. Западной Двинѣ—у гор. Витебска;

5) на р. Сухонѣ: у г. Великаго Устюга и слободы Дымкова и у г. Тотьмы;

6) на р. Вычегдѣ—у г. Сольвычегодска и друг.

Затоны.

Колачовскій затонъ на р. Дону, служа удобнымъ мѣстомъ для зимовки судовъ, играетъ роль гавани, въ которой совершаются значительныя грузовыя операціи. Въ послѣднее время затонъ этотъ представлялъ большія неудобства: вслѣдствіе обмелѣнія нижней его части, затруднялся входъ и выходъ судовъ въ затонъ, а по причинѣ обмелѣнія лѣваго берега по всей длинѣ причальной линіи, затруднялись грузовыя операціи и маневры судовъ, и полезная водная площадь уменьшалась.

Такъ какъ сохраненіе Калачовскаго затона, какъ единственнаго мѣста, гдѣ рѣка соприкасается съ желѣзнодорожною сѣтью, составляетъ для донского судоходства и торговли Придонского края и части Поволжья вопросъ первостепенной важности, а закрытіе доступа въ этотъ затонъ причинило бы огромные убытки и могло бы весьма чувствительно измѣнить характеръ отношеній, установившимися между торговыми центрами на рѣкахъ Дону и Волгѣ, — то Министерство Путей Сообщенія признало необходимыхъ произвести соотвѣтственныя работы по улучшенію Калачовскаго затона по проекту, для осуществленія котораго потребуется расходъ въ суммѣ до 80.000 рублей. Работы первой очереди, опредѣленныя проектомъ, въ настоящее время близятся къ окончанію.

Къ работамъ по устройству Благовѣщенскаго затона на р. Амурѣ приступлено было въ 1898 году.

Работа эта имѣетъ важное значеніе для всего Амурскаго флота, въ особенности въ случаѣ осложненій пограничныхъ отношеній съ Китаемъ. До настоящаго времени, для образованія затона, построена дамба, ограждающая его отъ ледохода р. Зеи, съ загражденіемъ одного изъ рукавовъ этой рѣки. Углубленіе затона производилось частью въ-ручную, а частью землечерпательницей, но, за недостаткомъ землечерпательныхъ машинъ, работа послѣднихъ примѣнялась въ небольшихъ размѣрахъ. Въ настоящее время составленъ проектъ расширенія Благовѣщенскаго затона, и слѣдуетъ ожидать, что въ близкомъ будущемъ эта работа будетъ осуществлена.

Кромѣ упомянутыхъ работъ, для устройства безопасной зимовки судовъ за послѣднее десятилѣтіе построены соотвѣтственныя сооруженія въ затонахъ: Василевскомъ, Сормовскомъ, Муромскомъ и Арахчинскомъ *).

Маяки.

До приступа къ нижеуказаннымъ работамъ, освѣщеніе Ладожскаго озера признано было крайне неудовлетворительнымъ, такъ какъ въ южной части озера многіе рифы и мели остались вовсе или же недостаточно удовлетворительно освѣщенными. Поэтому, въ 1901 году Министерство Путей Сообщенія, согласно выработанному проекту, приступило къ постройкѣ въ дер. Бугры, на берегу Ладожскаго озера новаго, такъ называемаго, Бугорскаго маяка, въ настоящее время законченнаго постройкой, съ затратой на этотъ предметъ около 100.000 р., а также производитъ нынѣ постройку Осиновецкаго маяка, стоимость которой исчислена въ 100.000 рублей.

Считая сдѣланныя уже денежныя затраты, осуществленіе всего проекта переустройства освѣщенія Ладожскаго озера потребуетъ расхода въ 500.000 рублей.

*) Составлены и одобрены проекты устройства затоновъ: у гг. Самары, Кинешмы, Череповца и у села Боръ, къ постройкѣ которыхъ не приступлено лишь въ виду затруднительнаго положенія средствъ Госуд. Казначейства.

Разныя работы.

Работы по улучшенію водоснабженія гор. Царскаго Села и Павловска, предпринятыя Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1900 году, состояли въ устройствѣ, въ дополненіе къ существовавшему водопроводу изъ Таицкихъ ключей, новаго водопровода, длиною около 13-ти верстъ, при чемъ въ части его отъ Орловскихъ ключей до наивысшей точки водопровода, гдѣ находится запасный (на 2-хъ часовой расходъ) резервуаръ, въ 10-ти верстахъ отъ Царскаго Села, вода течетъ подъ напоромъ, а далѣе — самотекомъ. Особое отвѣтвленіе водопровода устроено спеціально для подачи воды въ дворцы.

Суточная производительность водопровода составляетъ 1.250.000 ведеръ, но она можетъ быть увеличена до 1.525.000 ведеръ расхода воды въ сутки, увеличивъ время работы насосовъ и число насосовъ и паровыхъ котловъ.

Въ настоящемъ (1904) году всѣ работы по постройкѣ Орловскаго водопровода закончены, и на сооруженіе его израсходовано 1.159.000 р.

Работы по расчисткѣ Кошкинскаго фарватера въ Шлиссельбургской бухтѣ Ладожскаго озера начаты Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1901 году, такъ какъ, вслѣдствіе малой глубины на этомъ фарватерѣ, озерныя суда, слѣдуя въ Неву, должны были останавливаться въ озерѣ на незащищенномъ отъ вѣтровъ со стороны озера Кошкинскомъ рейдѣ для перегрузки товаровъ. Въ настоящее время глубина на Кошкинскомъ фарватерѣ доведена до 14 футовъ при ординарѣ озера, за который принятъ его уровень. соотвѣтствующій глубинѣ въ 1 сажень надъ нижнимъ королемъ Невскихъ шлюзовъ канала Императора Петра Великаго.

Благодаря углубленію Кошкинскаго фарватера, доставляемые въ р. Неву на озерныхъ судахъ грузы не несутъ накладныхъ расходовъ за перегрузки на Кошкинскомъ рейдѣ, а суда избѣгаютъ опасной стоянки въ

озерѣ вблизи шхеръ и рифовъ, разбросанныхъ во многихъ мѣстахъ въ Шлиссельбургской бухтѣ.

Искусственные внутренніе водные пути.

1) Въ 1902 году протяженіе искусственныхъ внутреннихъ водныхъ путей, завѣдываемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія, увеличилось, вслѣдствіе поступленія въ непосредственное завѣдываніе этого Министерства шлюзованной части р. Москвы отъ города Москвы на протяженіи 170 верстъ.

Рѣка Москва въ естественномъ ея состояніи представляла собою сплавной путь, но, благодаря 6-ти плотинамъ системы Пуаре и шлюзамъ, построеннымъ частнымъ предпріятіемъ бывшаго Товарищества Москворѣцкаго Пароходства, приведена въ судоходное состояніе, допускающее въ теченіе всей навигаціи плаваніе судовъ, при осадкѣ въ 5 четвертей аршина поднимающихъ до 50.000 пудовъ груза; общая—въ обѣ стороны—грузопропускная способность шлюзованной части рѣки Москвы въ теченіе навигаціи составляетъ 200.000.000 пудовъ. Въ виду разстройства финансоваго положенія дѣлъ бывшаго Товарищества Москворѣцкаго Пароходства, обусловленнаго плохимъ въ меженнее время состояніемъ воднаго пути по р. Окѣ, Министерство Путей Сообщенія, принимая во вниманіе экономическое значеніе вышепомянутаго воднаго пути, представляющаго начальную часть Московско-Окскаго воднаго сообщенія, которое, по приведеніи въ удобное для судоходства состояніе, должно бы служить въ интересахъ производительности страны весьма важнымъ воднымъ сообщеніемъ промышленнаго центра—Москвы съ Нижнимъ Новгородомъ и далѣе,—вошло въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о пріобрѣтеніи шлюзованной части р. Москвы въ казну за 845.000 рублей, на что 8 іюля 1901 года и воспослѣдовало Высочайше соизволеніе.

2) Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1903 года открыто движеніе по вновь устроенному каналу для соединенія рѣки Аа-Лифляндской съ р. Западною Двиною. Этотъ искус-

ственный водный путь построенъ на частныя средства „Лифляндскаго общества улучшенія рѣчныхъ сообщеній“ по проекту, утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія, и подъ непосредственнымъ надзоромъ этого Министерства. Постройка помянутаго канала вызвана тѣмъ, что по рѣкѣ Аа (Лифляндской), впадающей въ Рижскій заливъ, издавна производится въ весьма большихъ размѣрахъ сплавъ лѣса въ плотахъ, для отправки котораго на заграничные рынки необходимо доставить плоты въ Ригу черезъ Рижскій заливъ; но такой морской путь для слѣдованія лѣсныхъ плотовъ, выходящихъ изъ рѣки Аа, опасенъ, поэтому и построенъ обходный каналъ, начинающійся отъ р. Аа, продолжающійся черезъ озера Малое и Большое Бѣлыя, на протяженіи ок. 20 верстъ, до соединенія съ рѣкою Западною Двиною, и составляющій, такимъ образомъ, путь болѣе короткій и безопасный для слѣдованія лѣсныхъ плотовъ, чѣмъ путь по Рижскому заливу; поэтому движеніе по этому каналу увеличивается все болѣе и болѣе, въ виду значительныхъ преимуществъ этого пути сравнительно со старымъ путемъ черезъ морской заливъ.

3) Въ продолженіе истекшаго нынѣ десятилѣтія ближайшимъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія не было построено новыхъ искусственныхъ путей, тѣмъ не менѣе въ теченіе помянутаго времени дѣятельность его проявилась въ усиленномъ производствѣ изслѣдованій и въ составленіи проектовъ устройства новыхъ искусственныхъ путей и улучшенія существующихъ, каковы: проектъ соединенія рѣкъ Днѣпра съ Западною Двиною (Лучесо-Оршицкое водное сообщеніе), проектъ шлюзованія Днѣпровскихъ пороговъ, проектъ Московско-Окскаго воднаго пути, проектъ шлюзованія р. Сѣвернаго Донца, проектъ шлюзованія р. Западной Двины, проектъ переустройства Тихвинской системы, изслѣдованія для составленія проектовъ Виндаво-Нѣманскаго и Псково-Юрьево-Нарвскаго водныхъ путей и друг.

4) Въ отношеніи улучшенія существующихъ искусственныхъ водныхъ путей въ продолженіе

истекшаго десятилѣтія исполнены были нижеслѣдующія мѣропріятія:

а) Начатыя въ 1890 году работы по переустройству и коренному улучшенію Маріинской системы и имѣвшія цѣлью приспособленіе этого пути для прохода судовъ длиною въ 30 саженъ, шириною въ $4\frac{1}{2}$ сажени, съ осадкой до 10-ти чертвертей аршина закончены были въ 1896 году, съ израсходованіемъ на этотъ предметъ 12.565.000 рублей.

Въ 1896 году Особой Комиссіей, по распоряженію Министра Путей Сообщенія, произведенъ былъ осмотръ Маріинской системы и возведенныхъ на ней сооруженій, съ цѣлью провѣрки произведенныхъ работъ и выясненія тѣхъ мѣропріятій, которыя необходимы для завершенія предпринятаго переустройства системы и для соотвѣтствія потребностямъ движенія. Комиссія эта нашла, что большая часть работъ, вошедшихъ въ проектъ улучшенія системы, исполнена вполнѣ удовлетворительно, но размѣръ ассигнованій не допускалъ привести всѣхъ предположенныхъ работъ къ завершенію, вслѣдствіе чего часть ихъ оказалась не законченною. Въ виду важнаго государственнаго значенія Маріинской системы, Министерство Путей Сообщенія, признавая необходимость приведенія этого пути въ соотвѣтствіе съ потребностью движенія по нему, приступило съ 1897 года къ производству работъ какъ оставшихся не законченными при общемъ переустройствѣ системы, такъ и тѣхъ, которыя, по указаніямъ опыта, признаны были вышеозначенною Комиссіею необходимыми.

Къ числу этихъ работъ относятся вполнѣ законченныя, за исключеніемъ лишь работы, законченной частью и показанной ниже подъ № 7, а именно:

1. Дноуглубительныя работы на каналѣ Императора Александра II-го, на сумму 1.106.000 руб.

2. Улучшеніе Луковецкаго переката на р. Шекснѣ и устраненіе образовавшейся ниже его мели, на сумму 120.000 рублей.

3. Устройство новаго входа изъ р. Свири въ каналъ Императора Александра III-го, на сумму 40.000 р.

4. Устройство бассейна у г. Шлиссельбурга для стоянки буксирныхъ пароходовъ, составленія буксирныхъ возовъ и правильной выводки ихъ изъ каналовъ въ Неву, на сумму 50.000 руб.

5. Устраненіе обваловъ и укрѣпленіе откосовъ въ бассейнѣ шлюза Св. Алексѣя и въ прокопѣ № 1 у с. Девятинъ на р. Вытегрѣ, на сумму 65.000 рублей.

6. Производство расчистокъ рѣки Свири, на сумму 400.000 рублей.

7. Значительная часть укрѣпленій откосовъ каналовъ: Бѣлозерскаго, Онежскаго, Императора Александра III, Императрицы Маріи Θеодоровны и Императора Александра II-го.

Громадное грузовое движеніе, развившееся на Маріинской системѣ въ теченіе десятилѣтія 1895—1904 годовъ, указываетъ, что заботы Министерства Путей Сообщенія объ упорядоченіи системы направлены были вполнѣ цѣлесоотвѣтственно.

б) Вопросъ о коренномъ улучшеніи Тихвинской системы до сего времени пока не разрѣшенъ, но Министерство Путей Сообщенія въ настоящее время располагаетъ вполнѣ разработанными проектами улучшенія какъ сѣверной (Ладожской), такъ и южной (Волжской) частей этой системы. Въ послѣднее десятилѣтіе Министерствомъ Путей Сообщенія продолжалось, и нынѣ почти доведено до конца, переустройство раздѣльной части этой системы, посредствомъ приведенія всѣхъ ея шлюзовъ къ одному общему типу размѣра большаго сравнительно съ прежнимъ размѣромъ шлюзовъ, а именно: съ камерами длиною въ 12 саж. (вмѣсто $9^1/_2$ саж.), шириною въ $17^1/_2$ фут. (вмѣсто 16 фут.) и глубиною на нижнемъ королѣ 0,75 саж. (вмѣсто 0,35—0,66 саж.). Къ 1905 году остается лишь 3 непереустроенныхъ шлюза стараго типа.

в) Что касается прочихъ искусственныхъ водныхъ системъ, то Министерство Путей Сообщенія, принимая во вниманіе относительно небольшое государственное

ихъ значеніе, стремилось не только къ поддержанію ихъ въ возможномъ для пользованія состояніи, но и—къ нѣкоторому ихъ улучшенію, соотвѣтственно весьма ограниченному размѣру кредитовъ, которые могли быть отпускаемы на этотъ предметъ.

Судоходная инспекція; суда, состоящія въ распоряженіи инспекціи.

Согласно примѣч. I къ ст. 17 Уст. П. С., Министру Путей Сообщенія предоставлено право учреждать должности инспекторовъ судоходства (Высочайшее повелѣніе 24 іюня 1875 г.).

Къ обязанности мѣстнаго инспекторскаго надзора относится: наблюденіе за выполненіемъ судоходцами и плотоходцами установленныхъ правилъ плаванія, привлеченіе виновныхъ къ отвѣтственности, производство обстановки фарватера и оказаніе содѣйствія въ случаяхъ аварій, пожаровъ и въ другихъ потребныхъ случаяхъ.

Дѣйствующій нынѣ составъ службы мѣстной судоходной инспекціи опредѣлился постепеннымъ учрежденіемъ означенныхъ должностей на внутреннихъ водныхъ путяхъ. Въ 1895 году упомянутый надзоръ находился въ вѣдѣніи 77 инспекторовъ судоходства и ихъ помощниковъ, старшихъ и младшихъ, съ необходимымъ, въ размѣрѣ потребности, нисшимъ персоналомъ. Не касаясь постепенныхъ измѣненій, въ минувшее 10-лѣтіе, въ составѣ инспекціонной службы,—необходимо отмѣтить, что къ 1-му января 1905 года число чиновъ инспекторской службы возрасло до 84, изъ коихъ имѣется нынѣ пять Окружныхъ инспекторовъ судоходства.

Для выполненія вышеуказанныхъ обязанностей, инспекторскій надзоръ снабжается паровыми судами. Въ 1895 году число инспекторскихъ пароходовъ составляло 56 (въ общемъ—въ 4.952 индикаторныхъ силъ). Въ настоящее-же время ихъ количество возрасло до 99 (12.200 индикаторныхъ силъ), въ томъ числѣ—14 пароходовъ, общею силою 2.955 индикаторныхъ на р. р. Амурскаго бассейна. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ послѣднее время обращено особое вниманіе на постройку служебныхъ паро-

ходовъ съ сильными противопожарными приспособленіями, для обслуживанія пристаней значительнаго грузооборота,—причемъ заготовлено 11 такихъ пароходовъ, общей силы въ 2.350 индикаторныхъ. При всемъ томъ, однако, несмотря на упомянутое увеличеніе числа судовъ инспекторской службы, количество ихъ оказывалось недостаточнымъ для успѣшнаго выполненія обязанностей по судоходной инспекціи, а потому и за невозможностью, по состоянію кредитовъ, заготовить недостающее число казенныхъ судовъ, вѣдомство путей сообщенія вынуждено было прибѣгать къ арендѣ частныхъ пароходовъ, коихъ за послѣдніе годы нанималось до 27, общею силою около 1.000 индикаторныхъ.

Главнѣйшія мѣропріятія законодательнаго характера.

Въ Управленіи внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ предприняты были законодательныя работы: а) по общему преобразованію мѣстныхъ органовъ вѣдомства путей сообщенія, а равно, до осуществленія сего преобразованія, по учрежденію въ Сибири новыхъ мѣстныхъ установленій вѣдомства и б) по общему пересмотру устава путей сообщенія, и вообще узаконеній, касающихся вопросовъ пользованія водными путями.

Вопросъ о преобразованіи округовъ путей сообщенія возбужденъ былъ еще въ концѣ шестидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, но выработанные и вносившіеся на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта въ 1869, 1879 и 1894 годахъ проекты преобразованія не получили законодательнаго утвержденія.

Проектъ этотъ былъ подвергнутъ въ 1903 г. обсужденію въ Высочайше утвержденномъ *внѣвѣдомственномъ Совѣщаніи* подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, причемъ Совѣщаніемъ предположенія проекта были въ существѣ одобрены. Засимъ, согласно сужденіямъ Совѣщанія, выработана окончательная редакція проекта.

На ряду съ симъ, собственно для завѣдыванія водными путями Сибири, по представленіямъ Министра Путей

Сообщенія, учреждены, согласно Высочайше утвержденнымъ 20 марта 1895 года и 3 января 1900 года мнѣніямъ Государственнаго Совѣта, Томскій Округъ путей сообщенія и Управленіе водными путями Амурскаго бассейна.

Постановленія Устава Путей Сообщенія являются въ значительной степени устарѣвшими и несоотвѣтствующими дѣйствительнымъ условіямъ. Но пересмотръ всего Устава одновременно представилъ бы значительныя затрудненія. Вслѣдствіе сего, Министерство Путей Сообщенія признало цѣлесообразнымъ пересмотрѣть Уставъ путей сообщенія по частямъ, тѣмъ болѣе, что возможность таковаго пересмотра была установлена Государственнымъ Совѣтомъ, при разсмотрѣніи въ 1896 году предположеній Министерства Путей Сообщенія объ изданіи обязательныхъ постановленій о благоустройствѣ, благочиніи и безопасности на водныхъ путяхъ. Обратившись, вслѣдствіе сего, къ выясненію объема работъ по пересмотру Устава путей сообщенія, имѣющихъ быть представленными къ законодательному утвержденію въ первую очередь, Министерство Путей Сообщенія остановилось на томъ обстоятельствѣ, что наиболѣе неудовлетворительными, какъ по существу дѣла, такъ и по формѣ, являются постановленія устава, касающіяся опредѣленія порядка и условій производства судоходства и сплава.

Означенный законопроектъ о судоходствѣ и сплавѣ на внутреннихъ водныхъ путяхъ былъ подвергнутъ подробному обсужденію въ Высочайше утвержденномъ 15 августа 1903 года при Министерствѣ Путей Сообщенія Совѣщаніи изъ представителей отдѣльныхъ вѣдомствъ, а равно заинтересованныхъ установленій и лицъ. Совѣщаніе, признавъ проектъ, въ общемъ, соотвѣтствующимъ преслѣдуемымъ имъ цѣлямъ, согласилось вмѣстѣ съ тѣмъ и съ необходимостью поставить дѣло изданія обязательныхъ, въ развитіе закона, постановленій на вполнѣ прочныя основанія, путемъ учрежденія, по мысли вѣдомства путей сообщенія, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія упомянутаго Совѣта по дѣламъ внут-

ренняго судоходства. Заключеніе большинства Совѣщанія и проектъ правилъ о судоходствѣ и сплавѣ на внутреннихъ водныхъ путяхъ, исправленный согласно означенному заключенію и отмѣняющій около 250 статей Устава путей сообщенія, въ октябрѣ 1904 года были разосланы на заключеніе заинтересованныхъ вѣдомствъ, а засимъ въ декабрѣ 1904 года былъ разосланъ заинтересоввннымъ вѣдомствамъ на заключеніе также проектъ Положенія и штата Совѣта по дѣламъ внутренняго судоходства.

Главнѣйшія мѣры, принятыя Министерствомъ Путей Сообщенія для улучшенія условій судоходства и сплава.

Въ развитіе дѣйствующихъ законоположеній о судоходствѣ и сплавѣ, Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію, въ соотвѣтствующихъ случаяхъ, съ подлежащими вѣдомствами, изданы въ теченіе минувшаго десятилѣтія, на основаніи примѣч. 3 къ ст. 86 и примѣч. 2 къ ст. 89 Устава П. С., а равно—особыхъ Высочайшихъ повелѣній:

1) Временныя правила объ освидѣтельствованіи судовъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Примѣненіе сихъ правилъ, несомнѣнно, отразится самымъ благопріятнымъ образомъ на интересахъ безопасности судоплаванія, причемъ послужитъ одною изъ наиболѣе серьезныхъ мѣръ къ предотвращенію несчастныхъ случаевъ и аварій, происходившихъ по причинѣ недостатковъ самаго судна.

2) Техническія правила о надлежащемъ, въ противопожарномъ отношеніи, устройствѣ плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ судовъ и о снабженіи ихъ противопожарными и спасательными средствами. Таковыя правила являются развитіемъ и дополненіемъ предшествующихъ, причемъ направлены къ достиженію цѣлей, указанныхъ въ самомъ наименованіи сихъ правилъ.

3) Временныя правила перевозки по внутреннимъ воднымъ путямъ грузовъ, требующихъ особой осторожности отъ огня.

4) Временныя санитарныя правила для судовъ и плотовъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

5) Правила употребленія огня на судахъ, плавающихъ по р. Днѣпру и его притокамъ.

6) Правила о порядкѣ пропуска судовъ и плотовъ чрезъ шлюзы на р. Москвѣ.

7) Правила пользованія Покровскою гаванью.

8) Правила для плаванія судовъ и плотовъ по устью р. Днѣпра и по Збурьевскому фарватеру.

9) Правила плаванія по рѣкѣ Ветлугѣ и р. Сурѣ отъ р. Инзы до впаденія въ рѣку Волгу.

10) Правила вязки и сплава лѣса въ плотахъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ—и розсыпью по рѣкамъ Вислянскаго бассейна, рѣкамъ: Жиздрѣ, Россетѣ, Пашѣ, Великой, Псковѣ, Псковицѣ, Кеби, Кебцѣ, Черехѣ, Желчи, Желватѣ, Виндавѣ, Цнѣ, Шлинѣ, по Заильменскимъ рѣкамъ и по озеру Ильменю, по р. Осугѣ и ея притокамъ, а также—опредѣлены условія производства розсыпного сплава по рѣкамъ, для которыхъ не было установлено особыхъ правилъ.

11) Въ минувшее десятилѣтіе изданы также правила движенія судовъ и плотовъ подъ желѣзнодорожными мостами: у г. Омска—чрезъ р. Иртышъ, у с. Кривощекова—чрезъ р. Обь, у г. Перми—чрезъ р. Каму, у г. Красноярска—чрезъ р. Енисей, и подъ мостомъ чрезъ р. Вятку.

Равнымъ образомъ, въ помянутомъ періодѣ времени Министерствомъ Путей Сообщенія были пересмотрѣны и изданы вновь какъ общія, такъ и частныя правила плаванія по внутреннимъ водянымъ путямъ.

Сверхъ того, въ 1904 году Министерствомъ Путей Сообщенія преподаны отдѣльнымъ пароходнымъ обществамъ предусматриваемыя ихъ уставами подробныя правила перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ, равно какъ—объ условіяхъ пріема, храненія, передвиженія и сдачи багажа и клади, а также объ отвѣтственности за ихъ цѣлость.

Независимо отъ изданія правилъ въ цѣляхъ упорядоченія судоходства и сплава,—слѣдуетъ указать ниже-

слѣдующія, за минувшее десятилѣтіе, главнѣйшія мѣропріятія въ отношеніи водныхъ путей и улучшенія условій пользованія ими:

Въ 1898 г., во исполненіе Высочайше утвержденнаго 2 іюня 1897 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, съ цѣлью подробнаго выясненія размѣра и характера работъ, подлежащихъ исполненію для окончательнаго завершенія предпринятаго кореннаго улучшенія Маріинскаго воднаго пути, образованная, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, особая комиссія, съ участіемъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ и учрежденій, намѣтила рядъ необходимыхъ работъ, съ опредѣленіемъ очереди ихъ производства.

Въ послѣдніе два года разрѣшено ввести, въ видѣ опыта, паровое буксирное передвиженіе грузовъ по Маріинской системѣ, въ видахъ ускоренія перевозки грузовъ,—для чего были отпущены необходимыя средства.

Въ 1901 году преподаны Правленіямъ Округовъ руководящія указанія о порядкѣ допущенія построекъ на бечевникахъ водныхъ путей.

Не лишнимъ представляется упомянуть, что въ предѣлахъ задачи по устраненію препятствій свободному пользованію водными путями, каковымъ препятствіемъ часто служатъ мосты на судоходныхъ рѣкахъ,—условія пропуска судовъ чрезъ мосты частныхъ владѣльцевъ и общественныхъ установленій, съ обезпеченіемъ при этомъ безплатной разводки въ опредѣленные часы, частію намѣчены къ окончательному разрѣшенію въ порядкѣ вырабатываемаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, при участіи подлежащихъ вѣдомствъ, законопроекта: „Уставъ о земскихъ дорогахъ“, частію могутъ почитаться въ значительной степени опредѣлившимися въ порядкѣ неоднократныхъ въ послѣдніе годы сношеній по сему вопросу съ названнымъ Министерствомъ. Собственно-же техническія требованія, обязательныя къ выполненію въ отношеніи конструкціи устраиваемыхъ мостовъ, каменныхъ и деревянныхъ,—установлены Министерствомъ также въ теченіе минувшаго 10-лѣтія, именно—въ 1897 году, въ

соотвѣтствіе съ постановленіемъ по сему предмету Комитета Съѣзда дѣятелей по воднымъ путямъ.

Въ послѣдніе годы Министерствомъ Путей Сообщенія намѣченъ къ окончательному разрѣшенію вопросъ объ организаціи на будущее время общества Днѣпровскихъ лоцмановъ, съ поземельнымъ ихъ устройствомъ, согласно предложенному Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ проекту сего устройства. Нынѣ, предварительно внесенія этого дѣла на уваженіе Государственнаго Совѣта, Министерствомъ Путей Сообщенія ожидаются отзывы подлежащихъ вѣдомствъ.

Врачебно-санитарный надзоръ на р. р. Волгѣ, Камѣ и на Маріинской системѣ.

Означенный надзоръ на внутреннихъ водныхъ путяхъ учрежденъ въ 1900 г., причемъ въ іюнѣ того-же года, по соглашенію съ Министерствами Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи, были изданы, въ видѣ опыта, временныя, до 1 января 1901 г., санитарныя правила для судовъ и плотовъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Врачебно-санитарный надзоръ установленъ былъ первоначально на р. Волгѣ, въ предѣлахъ отъ Нижняго-Новгорода до 12-ти футоваго рейда у г. Астрахани. Дѣятельность сего надзора,—въ составѣ 6 врачей и фельдшеровъ,—состояла въ осмотрахъ пароходовъ, непаровыхъ судовъ, пристаней и проч., въ подачѣ медицинской помощи, въ удаленіи съ судовъ заразныхъ и другихъ больныхъ, представляющихъ опасность для окружающихъ, въ уничтоженіи испорченныхъ товаровъ, провизіи и т. п.

Въ 1901 году, по соглашенію съ вышеупомянутыми Министерствами, санитарныя правила были пересмотрѣны и засимъ изданы безъ опредѣленія срока ихъ дѣйствія, а врачебно-санитарный надзоръ распространенъ по р. Волгѣ вверхъ до г. Рыбинска. Въ составъ его вошли: одинъ старшій и 8 участковыхъ врачей и 9 фельдшеровъ. Въ 1902 году районъ дѣйствія врачебно-санитарнаго надзора, при томъ-же личномъ составѣ, былъ распространенъ также на р. Каму и Маріинскую систему отъ Ры-

бинска до С.-Петербурга, а всего на протяженіи 4.887 верстъ. Въ такомъ составѣ санитарный надзоръ дѣйствуетъ и въ настоящее время. На содержаніе его съ 1901 года отпускалось по 35.000 рублей ежегодно. Въ 1903 году состоялось Высочайше утвержденное 20 января мнѣніе Государственнаго Совѣта объ отпускѣ сей суммы въ распоряженіе Министра Путей Сообщенія изъ средствъ Государственнаго Казначейства, впредь до введенія въ дѣйствіе новыхъ штатовъ Округовъ путей сообщенія.

Мѣропріятія Министерства Путей Сообщенія въ 1904 г. по предупрежденію и прекращенію холеры.

Начиная съ конца іюня 1904 года, приволжскія губерніи, вслѣдствіе возникшей опасности занесенія холеры изъ Персіи, были постепенно объявляемы угрожаемыми по холерѣ, а засимъ, съ появленіемъ въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ заболѣваній холерою, были объявляемы неблагополучными по этой болѣзни.

Согласно правиламъ 11 августа 1903 г. и изданнымъ, въ развитіе ихъ, Высочайше учрежденною Комиссіею о мѣрахъ предупрежденія и борьбы съ чумною заразою при появленіи ея внутри Имперіи, правиламъ 19 августа того-же года,—на вѣдомство путей сообщенія возложено принятіе мѣръ по предупрежденію распространенія холеры на водныхъ путяхъ,—а потому было приступлено къ организаціи соотвѣтственныхъ мѣропріятій.

Для сей цѣли были приняты необходимыя санитарныя мѣры, прежде всего, въ отношеніи самыхъ судовъ, а засимъ было приступлено къ устройству врачебно-наблюдательныхъ пунктовъ, съ пріемными при нихъ покоями, на пристаняхъ, назначенныхъ губернскими санитарно-исполнительными комиссіями по соглашенію съ Начальниками Казанскаго и Московскаго Округовъ путей сообщенія. Такихъ пунктовъ устраивается: въ Казанскомъ Округѣ путей сообщенія—43 и въ Московскомъ (по Окѣ и Дону)—8. Упомянутые пункты, по мѣрѣ готовности построекъ, снабжались и снабжаются медицинскимъ и служебнымъ персоналомъ, инвентаремъ,

медикаментами, дезинфекціонными средствами и проч., согласно изданной Министерствомъ Путей Сообщенія особой инструкціи объ устройствѣ и снабженіи означенныхъ пунктовъ.

Въ цѣляхъ наиболѣе успѣшнаго осуществленія противохолерныхъ мѣропріятій, признано было необходимымъ объединить дѣятельность обоихъ названныхъ Округовъ въ лицѣ особаго уполномоченнаго отъ Министерства Путей Сообщенія, коему и преподана была соотвѣтствующая инструкція. Вмѣстѣ съ тѣмъ, установлены были Министерствомъ Путей Сообщенія, съ Высочайшаго соизволенія, правила о назначеніи денежныхъ выдачъ изъ ассигнуемыхъ въ распоряженіе Начальниковъ Округовъ путей сообщенія суммъ на расходы по принятію мѣръ предупрежденія и борьбы съ холерою.

Командировка санитарнаго врача доктора мед. Чирикова на Дальній востокъ.

Въ виду военныхъ событій на Дальнемъ востокѣ по преимуществу въ мѣстностяхъ, представляющихъ значительную опасность въ смыслѣ появленія эпидемическихъ заболѣваній холерою и чумою, оспою и другими болѣзнями,—въ 1904 году былъ командированъ на водные пути Амурскаго бассейна врачъ санитарнаго надзора докторъ медицины Чириковъ для подготовки необходимыхъ мѣръ по предупрежденію и борьбѣ съ эпидемическими заболѣваніями.

Докторъ Чириковъ, по ознакомленіи съ санитарными нуждами означенныхъ водныхъ путей, представилъ отчетъ съ соображеніями о необходимыхъ для указанной выше цѣли мѣропріятіяхъ на Амурѣ, изъ коихъ главнѣйшею мѣрою признаетъ учрежденіе на сихъ путяхъ постояннаго санитарнаго надзора со стороны вѣдомства путей сообщенія.

Изданія санитарнаго характера.

Въ послѣдніе годы Управленіемъ внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ изданъ былъ цѣлый

рядъ добытыхъ матеріаловъ для изученія санитарнаго состоянія внутреннихъ водныхъ путей,—а именно:

1) Отчетъ о дѣятельности врачей санитарнаго надзора Казанскаго округа путей сообщенія за 1900 и 1901 г. г.

2) Сборникъ докладовъ и отчетовъ врачей санитарнаго надзора Казанскаго Округа путей сообщенія. Матеріалы для санитарнаго описанія р. Волги и ея судоходства.

3) Отчетъ по командировкѣ на р. Вислу доктора медицины Чирикова.

4) Отчетъ о дѣятельности врачебно-санитарнаго надзора на р. р. Волгѣ и Камѣ и на Маріинской системѣ за 1902 и за 1903 г. г.

5—6) Сборники отчетовъ и докладовъ врачей санитарнаго надзора на р. р. Волгѣ и Камѣ и на Маріинской системѣ за 1902 и 1903 г. г.

и 7) Очеркъ санитарно-экономическаго положенія грузчиковъ на р. Волгѣ, составленный санитарнымъ врачемъ Никитинымъ.

Съѣзды русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ.

Съѣздамъ Инженеровъ-Гидротехниковъ, получившимъ въ 1892 году свое начало, придана была въ 1894 году постоянная организація въ лицѣ постояннаго Комитета Съѣздовъ и періодически созываемыхъ Съѣздовъ съ широкимъ участіемъ въ нихъ учрежденій и лицъ, заинтересованныхъ въ судоходствѣ на водныхъ путяхъ, при чемъ Съѣзды эти получили названіе «Съѣздовъ Русскихъ Дѣятелей по Воднымъ Путямъ». Почти вся дѣятельность этихъ Съѣздовъ до сего времени протекла при управленіи Министерствомъ Путей Сообщенія князя Михаила Ивановича Хилкова.

Взглядъ Князя М. И. Хилкова относительно руководящихъ принциповъ въ дѣлѣ улучшенія водныхъ путей вообще и въ отношеніи дѣятельности Съѣздовъ можетъ быть охарактеризованъ нижеприведенными выдержками изъ рѣчи Господина Министра, обращенной къ участникамъ

Съѣзда въ 1895 году, т. е. въ самомъ началѣ дѣятельности князя Михаила Ивановича Хилкова въ должности Министра путей сообщенія.

Вотъ наиболѣе характерныя мѣста, извлеченныя изъ вышепомянутой рѣчи:

«Мы, съ своей стороны, должны принять всѣ мѣры науки и инженернаго искуства, чтобы воспользоваться нашими естественными водными путями также широко, какъ пользуются ими заграницею».

«...Залогомъ успѣха работъ должно быть стремленіе итти не наперекоръ природѣ, а рука объ руку съ нею, что при современномъ уровнѣ развитія инженерной науки вполнѣ достижимо».

«...Министерство Путей Сообщенія съ благодарностью приметъ всѣ Ваши указанія, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда мы заслуживали бы критики. Поэтому прошу Васъ быть совершенно свободными въ высказываніи Вашихъ сужденій».

Послѣдующая дѣятельность Съѣздовъ показала, что возвѣщенныя г. Министромъ основанія этой дѣятельности получили полное примѣненіе въ работахъ Съѣздовъ.

Ниже приведенъ въ хронологическомъ порядкѣ работъ Съѣздовъ перечень главнѣйшихъ вопросовъ, составлявшихъ предметы обсужденій Съѣздовъ Русскихъ Дѣяелей по Воднымъ Путямъ.

Въ 1895 году:

О гидрометрическихъ наблюденіяхъ; о гидротехническихъ работахъ на рѣкахъ Днѣпрѣ и Вислѣ; о рѣчныхъ пристаняхъ; о проектѣ улучшенія порожистой части р. Днѣстра; объ обстановкѣ указательными знаками фарватера Волги и другихъ рѣкъ; о дѣйствующихъ въ Россіи законахъ о подрядахъ и поставкахъ; о страхованіи судорабочихъ.

Въ 1896 году:

Объ организаціи техническаго надзора и технической службы на рѣкахъ; о предсказаніяхъ колебаній уровня воды и глубины воды на фарватерѣ въ мелкихъ мѣстахъ

на рѣкахъ; о правилахъ сплава лѣса; объ экономическихъ изслѣдованіяхъ рѣкъ.

Въ 1897 году:

Объ организаціи судоходно-полицейскаго надзора на рѣкахъ; объ устройствѣ мостовъ на судоходныхъ и сплавныхъ рѣкахъ; о рѣкахъ Западной Сибири и Пріамурскаго края; о развитіи коммерческихъ портовъ; о землечерпательныхъ работахъ.

Въ 1898 году:

О коренныхъ способахъ улучшенія судоходныхъ рѣкъ; о землечерпательныхъ работахъ, какъ мѣрѣ улучшенія фарватеровъ рѣкъ; о пенсіонныхъ кассахъ для судоходной прислуги; о правилахъ плаванія по рѣкамъ; объ эксплоатаціи коммерческихъ портовъ.

Въ 1899 году:

О землечерпательныхъ работахъ на Волгѣ; объ условіяхъ найма личнаго труда по судоходству; объ обезпеченіи пароходства топливомъ; объ оборудованіи портовъ; о сопротивленіи рѣчныхъ судовъ движенію.

Въ 1900 году:

О подготовкѣ рѣкъ къ регулированію; объ углубленіи скалистыхъ рѣчныхъ руселъ; о нуждахъ пароходства на р. Дону, Азовскомъ и Черномъ моряхъ; о Виндавскомъ портѣ; о рѣчныхъ пристаняхъ; о защитѣ города С.-Петербурга отъ наводненій и о судоходствѣ въ его водахъ.

Въ 1901 году:

О взрывныхъ работахъ на р. Днѣпрѣ; объ улучшеніи цементныхъ растворовъ; о движеніи судовъ на Маріинской системѣ; о санитарномъ надзорѣ на рѣкахъ и каналахъ; о работахъ въ Виндавскомъ портѣ; объ электрической тягѣ на Приладожскихъ каналахъ.

Въ 1902 году:

О землечерпательныхъ и выправительныхъ работахъ на р. Волгѣ; о произведенныхъ и предполагаемыхъ къ производству работахъ въ Россіи, Западной Европѣ и Америкѣ по водянымъ путямъ; объ организаціи гидротехническихъ лабораторій; о портахъ-убѣжищахъ; о затонахъ на рѣкахъ; объ участіи мѣстныхъ общественныхъ представителей въ завѣдываніи и управленіи водяными сообщеніями; о конкуррентномъ и хозяйственномъ способахъ исполненія казенныхъ работъ и заготовокъ; о регистраціи и ссудахъ подъ залогъ рѣчныхъ судовъ.

Въ 1903 году Съѣздъ Русскихъ Дѣятелей по судоходству созываемъ не былъ.

Въ 1904 году:

О движеніи наносовъ на рѣкахъ; о землечерпательныхъ работахъ на Днѣпрѣ; о заторахъ на р. Невѣ и объ образованіи доннаго льда на рѣкахъ; объ эксплоатаціи силы паденія воды; объ электрической тягѣ судовъ на Приладожскихъ каналахъ; о шлюзованіи р. Шексны; о способахъ ознакомленія русскихъ инженеровъ съ заграничными работами.

Изъ вышеприведеннаго перечня главнѣйшихъ вопросовъ, обсуждавшихся на Съѣздѣ, можно судить какъ о большомъ ихъ разнообразіи, такъ и о важномъ ихъ значеніи для водныхъ путей и судоходства на нихъ.

Свободный и живой обмѣнъ мыслей по вопросамъ, разсмотрѣннымъ на Съѣздахъ, послужилъ къ существенной пользѣ дѣла. Такъ, напр., положенія, принятыя Съѣздомъ по докладу инженера Ф. Г. Зброжека объ устройствѣ мостовъ черезъ судоходныя рѣки, поставили это дѣло на новыя, болѣе совершенныя и благопріятныя для судоходства основанія. Точно также полемика на Съѣздахъ по вопросу—о сравнительныхъ выгодахъ примѣненія выправленія и землечерпанія для улучшенія состоянія транзитнаго судоваго хода—много способствовала выясненію дѣйствительнаго значенія этого рода работъ

для судоходства, болѣе внимательному проектированію и выполненію выправительныхъ работъ, широкому примѣненію землечерпанія для улучшенія судоходныхъ условій водныхъ путей, улучшенію въ примѣненіи типовъ землечерпательныхъ снарядовъ и удешевленію дноуглубительныхъ работъ, чему, впрочемъ, въ весьма большой долѣ способствовала личная иниціатива князя М. И. Хилкова, положенная въ основаніе усовершенствованія мѣропріятій въ отношеніи примѣненія землечерпанія къ широкому воспособленію судоходству на водныхъ путяхъ.

Нельзя также не отмѣтить весьма полезной дѣятельности въ работахъ Съѣздовъ общественныхъ силъ—представителей Биржевыхъ Комитетовъ и судопромышленниковъ, капитановъ пароходовъ и другихъ судоходныхъ дѣятелей. Такъ, напр., трудами этихъ общественныхъ силъ на Съѣздахъ, совмѣстно съ чинами вѣдомства Путей Сообщенія, выработанъ былъ подробный проектъ „Правилъ плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ“ примѣнительно современному положенію судоходства на внутреннихъ водныхъ путяхъ.

Вышеизложенное приводитъ къ заключенію, что „Труды Съѣздовъ“, изданные въ печати съ 1895 года по настоящее время въ количествѣ 16 томовъ въ 300—500 страницъ каждый, по своему цѣнному содержанію составляютъ существенный вкладъ въ русскую литературу по гидротехникѣ и судоходству и наглядный памятникъ дѣятельности Съѣздовъ.

Мѣстные судоходные съѣзды.

Въ цѣляхъ предоставленія судопромышленникамъ и сплавщикамъ отдѣльныхъ бассейновъ водныхъ путей возможности обсудить главнѣйшія свои нужды въ порядкѣ непосредственнаго обмѣна мнѣній,—состоялись, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, слѣдующіе мѣстные съѣзды: въ 1900 г.—въ Вологдѣ, въ 1901 г.—Благовѣщенскѣ, въ 1902 г.—въ Рыбинскѣ и въ послѣдніе два года—въ городахъ Москвѣ, Твери, Рыбинскѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Кіевѣ и Вильнѣ. Особенно ожи-

вленными и многолюдными были съѣзды въ трехъ послѣднихъ городахъ, обсудившіе значительное количество докладовъ, относившихся преимущественно къ нуждамъ мѣстнаго судоходства и сплава, частію-же и къ вопросамъ болѣе общихъ потребностей отечественнаго судоходства, какъ-то: о неблагопріятномъ вліяніи навигаціонныхъ тарифовъ на интересы судоходства, о Днѣпровскихъ порогахъ, о Виндаво-Нѣманскомъ сообщеніи, о регистраціи судовъ, объ улучшеніи положенія судовыхъ служащихъ, о цензѣ командировъ и проч. Результатомъ занятій этихъ съѣздовъ явились изданные Правленіями Кіевскаго и Виленскаго Округовъ путей сообщенія, а также Императорскимъ Обществомъ Судоходства „Труды" съѣздовъ, съ изложеніемъ происходившихъ, при обсужденіи докладовъ, оживленныхъ преній и послѣдовавшихъ на съѣздѣ постановленій. Часть этихъ постановленій, насколько въ нихъ испрашивалось содѣйствіе Министерства Путей Сообщенія къ дальнѣйшему улучшенію условій судо-и лѣсопромышленности, уже получила соотвѣтствующее движеніе, нѣкоторыя-же ходатайства нынѣ уже удовлетворены.

Рѣчные Комитеты.

Въ настоящее время существуютъ два рѣчныхъ Комитета: Комитетъ для очистки Донскихъ гирлъ и Донской Рѣчной Комитетъ.

Дѣятельность Гирловаго Комитета (учр. 1865 г.) выразилась, главнымъ образомъ, въ углубленіи фарватера Донскихъ гирлъ посредствомъ землечерпанія, причемъ глубина прежде мелководныхъ гирлъ доведена до $9^1/_2$ фут., а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ—до нормальной морской глубины Азовскаго моря—$12^1/_2$ фут. Кромѣ того, Гирловой Комитетъ производитъ въ гирлахъ, а равно—на участкѣ р. Дона отъ Ростова до гирлъ и Азова, обозначеніе и обстановку воднаго пути предостерегательными знаками, очистку фарватера отъ камней, затонувшихъ судовъ и прочихъ препятствій судоходству, а также производитъ безмездную буксировку черезъ

гирла непаровыхъ судовъ, чѣмъ оказываетъ значительныя услуги судоходству. Результаты дѣятельности Гирловаго Комитета по углубленію гирловаго фарватера отразились прежде всего на увеличеніи грузоподъемности пользующихся гирлами судовъ и на пониженіи морскихъ фрахтовъ за перевозку экспортныхъ товаровъ изъ Ростова на Дону на Таганрогскій рейдъ Азовскаго моря. Благодаря значительному развитію, по этой причинѣ, какъ экспорта заграницу, такъ и внутренняго каботажа Имперіи, — Ростовскій портъ, цѣлямъ коего Гирловый Комитетъ служитъ, пріобрѣлъ выдающееся значеніе для всего Приазовскаго края и занимаетъ нынѣ, по заграничному экспорту и каботажу, первое мѣсто между портами Азовскаго моря.

Мѣропріятія Донского Рѣчного Комитета въ теченіе десяти лѣтъ его существованія (1894—1904 г.г.) выразились, главнымъ образомъ, въ улучшеніяхъ русла рѣки на подвѣдомственномъ Комитету участкѣ р. Дона посредствомъ землечерпанія, для поддержанія на этой части рѣки судового хода. Для этой цѣли Комитетомъ на собственныя средства пріобрѣтенъ землечерпательный караванъ, состоящій изъ 3 землечерпательницъ, одного буксирно-служебнаго парохода, двухъ карчеподъемныхъ снарядовъ (изъ нихъ—одного парового самодвижущагося), двухъ баржей для подвозки топлива и матеріаловъ и т. д.,—общею стоимостью 232.851 р. 20 к. Землечерпательныя работы, произведенныя Донскимъ Рѣчнымъ Комитетомъ, способствовали, по свидѣтельству Правленія Московскаго Округа п. с. (1897 г.), сокращенію періода, въ теченіе котораго движеніе черезъ тотъ или другой обмелѣвшій перекатъ безъ производства упомянутыхъ работъ было-бы пріостановлено. Кромѣ землечерпательныхъ работъ, Комитетъ, въ цѣляхъ улучшенія судового хода р. Дона, производитъ своими карчеподъемными снарядами очистку фарватера отъ карчей, затонувшихъ камней и т. п., а также оказываетъ помощь судамъ перетягиваніемъ ихъ черезъ перекаты сильной паровой лебедкою. Данныя о дѣятельности Донского

Рѣчного Комитета указываютъ, что глубина фарватера Дона, на подвѣдомственномъ Комитету участкѣ, нынѣ почти на всѣхъ перекатахъ достигаетъ $1^1/_2$ аршинъ, причемъ оказывается достаточною для безпрепятственнаго хода судовъ.

Вслѣдствіе многочисленныхъ ходатайствъ общественныхъ установленій и лицъ объ учрежденіи на водныхъ путяхъ общественныхъ организацій, подобныхъ упомянутымъ Донскимъ Комитетамъ, — въ Министерствѣ Путей Сообщенія неоднократно возникали предположенія о выработкѣ нормальнаго типа рѣчныхъ комитетовъ для учрежденія таковыхъ ва водныхъ путяхъ Имперіи,— въ связи съ каковыми предположеніями Министерствомъ Пут. Сообщенія, въ свое время, были разсмотрѣны ходатайства объ учрежденіи рѣчныхъ комитетовъ на рѣкахъ Днѣстрѣ, Южномъ Бугѣ, Днѣпрѣ, Окѣ, Кубани, Вислѣ, Виндавѣ, Унжѣ, Ветлугѣ, Костромѣ. Независимо сего, вопросъ объ учрежденіи комитетовъ обсуждался въ 1894 году въ особой внѣвѣдомственной комиссіи при Министерствѣ Путей Сообщенія, которою выработанъ былъ проектъ организаціи сихъ комитетовъ по плану, въ общемъ, рѣчного комитета на Дону. Однако за недостигнутымъ соглашеніемъ между вѣдомствами относительно главныхъ основаній установленія рѣчныхъ комитетовъ и по отсутствію въ то время указаній опыта о дѣятельности Донского Рѣчного Комитета,—разрѣшеніе какъ общаго вопроса объ учрежденіи предположенныхъ комитетовъ, такъ и отдѣльныхъ о нихъ ходатайствъ Министерствомъ Путей Сообщенія временно было пріостановлено.

Въ 1903 году вопросъ объ учрежденіи мѣстныхъ рѣчныхъ комитетовъ находился на разсмотрѣніи бывшаго Особаго Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, которое, Высочайше утвержденнымъ 16 мая 1903 года журнальнымъ постановленіемъ, для ближайшей разработки главныхъ основаній состава и круга задачъ названныхъ комитетовъ, образовало Подготовительную Комиссію, подъ предсѣдательствомъ Дѣй-

ствительнаго Тайнаго Совѣтника, Иинженера Путей Сообщенія Салова, изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, въ составъ коей вошли также представители Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, съ тѣмъ, чтобы заключенія Комиссіи были внесены на обсужденіе Особаго Совѣшанія.

Означенная Подготовительная Комиссія выработала, при участіи приглашенныхъ предсѣдателемъ ея представителей заинтересованныхъ земствъ, городовъ, биржевыхъ комитетовъ, ученыхъ обществъ и проч., проектъ положенія о рѣчныхъ комитетахъ, каковой проектъ и былъ представленъ Дѣйствительнымъ тайнымъ совѣтникомъ Саловымъ на обсужденіе упомянутаго Особаго Совѣщанія. Въ виду однако-же воспослѣдовавшаго въ 30 день марта 1905 года Высочайшаго повѣленія объ упраздненіи Особаго Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности и о передачѣ производившихся въ ономъ дѣлъ подлежащимъ вѣдомствамъ, проектъ положенія о рѣчныхъ комитетахъ бывшимъ Предсѣдателемъ Особаго Совѣщанія препровожденъ былъ для дальнѣйшаго направленія въ Министерство Путей Сообщенія.

Министерство Путей Сообщенія, съ своей стороны, разослало означенный проектъ на заключеніе заинтересованныхъ вѣдомствъ, и по полученіи отъ послѣднихъ отзывовъ на сей проектъ, предполагаетъ представить оный на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Отдѣлъ III.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по портовому дѣлу съ 1895—1903 годъ.

Начатое съ 1883 года систематическое приведеніе нашихъ приморскихъ торговыхъ портовъ въ соотвѣтствіе съ потребностями торговли и промышленности съ особою интенсивностью продолжалось съ 1895 года, когда въ Управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія вступилъ Князь М. И. Хилковъ.

Не смотря на то, что послѣднее время для портоваго строительства было самое тяжелое, такъ какъ въ силу Высочайше утвержденнаго 4 іюня 1894 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта кредиты на новыя работы въ портахъ были перенесены изъ бюджета чрезвычайныхъ расходовъ въ бюджетъ обыкновенный, что повлекло за собою крупное ежегодное уменьшеніе въ ассигнованіяхъ на работы по устройству коммерческихъ портовъ, дальнѣйшее однако ихъ улучшеніе и развитіе было по возможности исполняемо въ необходимой и должной мѣрѣ.

Въ періодъ времени съ 1895 по 1903 годъ были произведены слѣдующія работы:

Сѣверные порты.

Въ 1896 году въ Петербургскомъ портѣ устроена пароходная гавань съ лѣснымъ складомъ и барочнымъ бассейномъ, а за симъ въ 1898 году былъ разрѣшенъ кредитъ на работы, предпринятыя Министерствомъ Путей Сообщенія въ томъ же портѣ, а именно: подъ-

емъ таможенной территоріи, устройство ковша, набережныхъ, въ связи съ устройствомъ портовой таможни.

Въ Кронштадтѣ устроено ряжевое огражденіе небольшой водной площади для стоянки лихтеровъ въ виду производившагося углубленія купеческой гавани.

Въ Ревельскомъ портѣ для надобностей морского вѣдомства устроенъ адмиралтейскій бассейнъ на ассигнованный въ 1897 году кредитъ.

Въ Рижскомъ портѣ устроена желѣзнодорожная гавань въ виду переустройства Рижскаго желѣзнодорожнаго узла.

Засимъ, съ проведеніемъ Московско-Виндавской желѣзной дороги, приступлено къ углубленію и устройству Виндавскаго порта, а также къ нѣкоторымъ работамъ, вызываемымъ потребностями таможни, а именно устройство 100 пог. саж. набережной съ углубленіемъ до 22 фут. подходовъ къ ней, постановка подъемнаго крана и пр.

Наконецъ, въ Либавскомъ портѣ въ 1900 году приступлено было къ переустройству старыхъ набережныхъ въ каналѣ съ углубленіемъ подходовъ до 22 фут.

Южные порты.

Въ Одесскомъ портѣ въ виду неоднократно возбуждавшагося вопроса о необходимости коренного расширенія и улучшенія его въ 1898 году было приступлено къ переустройству военнаго мола, давшему значительное увеличеніе протяженія набережныхъ.

Въ Ялтинскомъ портѣ по воспослѣдовавшему въ 1898 году Высочайшему Государя Императора повелѣнію Ялтинскій молъ былъ удлиненъ на 110 пог. саж.

Маріупольскій портъ вслѣдствіе быстро возрастающей дѣятельности его, выражавшейся въ концѣ 90-хъ годовъ 50-милліоннымъ годовымъ грузооборотомъ, потребовалъ неотлагательнаго дальнѣйшаго расширенія, вслѣдствіе чего въ 1898 году были произведены работы по устройству угольной гавани, по углубленію порта и подхода къ нему съ моря до 18 футъ.

Въ Новороссійскомъ портѣ была возведена каменная

пристань у города съ уширеніемъ и укрѣпленіемъ береговой полосы, въ Батумскомъ портѣ устроена была каботажная гавань.

Потійскій портъ, находящійся въ совершенно неудовлетворительномъ состояніи по малой защищенности его отъ волненія и по отсутствію надлежащихъ линій причала, былъ улучшаемъ, начиная съ 1900 года. Въ этомъ портѣ независимо работъ по устройству внутренняго бассейна и по углубленію порта до 26 футъ, производившихся за счетъ облигаціонныхъ займовъ города Поти, произведены были работы по коренному переустройству внѣшнихъ сооруженій на средства Государственнаго Казначейства.

Въ гор. Туапсе устроенъ молъ для надобностей судоходства. Согласно первоначальнымъ предположеніямъ сооруженіе это предназначалось сначала лишь для надобностей мелкихъ каботажныхъ судовъ и лодокъ, но, такъ какъ оно не могло удовлетворять тѣмъ потребностямъ, которыя предъявлялись Черноморскимъ торговымъ судоходствомъ, то подходъ къ молу былъ углубленъ до требуемой глубины.

На ряду съ перечисленными строительными работами при сооруженіи новыхъ и расширеніи существующихъ портовъ возникали новыя потребности въ отношеніи глубины нашихъ портовъ и морскихъ фарватеровъ. Потребности эти обусловливались повсемѣстнымъ стремленіемъ судостроительства къ увеличенію размѣровъ, а слѣдовательно и осадки морскихъ судовъ въ виду тѣхъ выгодъ, которыя при семъ достигаются для увеличенія скорости и удешевленія морской транспортировки. Наши внѣшнія торговыя сношенія совершались преимущественно на иностранныхъ судахъ, а съ другой стороны и наши новыя суда должны были слѣдовать общимъ условіямъ глубокой осадки, а по сему естественно возникла необходимость приспособляться къ размѣрамъ этимъ судовъ путемъ увеличенія глубины тѣхъ портовъ, которые участвовали въ заграничной торговлѣ. Потребность большихъ дноуглубительныхъ работъ въ нашихъ портахъ обусловила

необходимость имѣть въ распоряженіи казны соотвѣтственное количество землечерпательныхъ средствъ, и потому въ разсматриваемый періодъ времени изъ числа ассигновавшихся на надобности портовъ денежныхъ средствъ значительныя суммы были израсходованы на пріобрѣтеніе новыхъ и болѣе совершенныхъ дноуглубительныхъ снарядовъ, причемъ это увеличеніе казенныхъ землечерпательныхъ средствъ дало возможность производить работы, какъ для поддержанія и увеличенія глубины въ портахъ, такъ и для открытія доступа морскихъ судовъ въ устья нѣкоторыхъ рѣкъ.

Наиболѣе крупныя землечерпательныя работы произведены: по доведенію до 25 футъ глубины Очаковскаго канала и по углубленію до $17^{1}/_{2}$ фут. фарватера въ устьѣ рѣки Днѣпра. Но независимо потребностей въ большихъ дноуглубительныхъ работахъ для тѣхъ портовъ и приморскихъ мѣстностей, которыя посѣщаютъ суда дальняго плаванія, требовалось оказывать временное воспособленіе и каботажному судоходству путемъ расчистокъ наносовъ въ устьяхъ нѣкоторыхъ рѣкъ и углубленія подходовъ къ каботажнымъ портамъ, пристанямъ и другимъ пунктамъ, ведущимъ морскую торговлю. Упомянутыми казенными землечерпательными снарядами производились періодически дноуглубительныя работы для расчистки наносовъ въ устьяхъ рѣкъ Дуная, Днѣстра, въ Темрюкскомъ гирлѣ рѣки Кубани, въ подходахъ къ Перновскому, Геническому, Таганрогскому портамъ и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстностяхъ, въ томъ числѣ въ Керчь-Еникальскомъ каналѣ, глубина котораго доведена до 21 фута.

Такимъ образомъ въ разсматриваемый періодъ времени съ 1895 по 1903 г. наше портовое строительство коснулось главныхъ Балтійскихъ и Черноморскихъ торговыхъ портовъ, причемъ размѣръ произведенныхъ работъ до нѣкоторой степени улучшилъ состояніе этихъ портовъ, не отвѣчавшихъ ранѣе дѣйствительнымъ потребностямъ торговли и судоходства.

Равнымъ образомъ во многихъ портахъ за истекшій

періодъ времени, а именно въ Николаевѣ, Херсонѣ, Евпаторіи, Өеодосіи, Керчи, Таганрогѣ и Ростовѣ произведены многія работы, касающіяся внутренняго портоваго благоустройства въ смыслѣ оборудованія гаваней и портовыхъ территорій различными устройствами и приспособленіями, какъ для улучшенія условій производства портовыхъ операцій по храненію, передвиженію и перегрузки товаровъ, такъ и для постройки и ремонта торговыхъ судовъ.

По отношенію же другихъ портовъ и приморскихъ мѣстностей работы ограничились ремонтомъ существующихъ портовыхъ сооруженій и землечерпаніемъ для временнаго воспособленія мелкимъ каботажнымъ судамъ и устройствомъ для сихъ судовъ небольшихъ пристаней, какъ, напримѣръ: въ Алуштѣ, въ Геническѣ, Сочи, Сухумѣ и Петровскѣ.

Изъ этого краткаго перечня мѣстностей, гдѣ производились портовыя работы, видно, что онѣ коснулись почти всѣхъ пунктовъ, гдѣ сколько-нибудь значительно проявилась торгово-судоходная дѣятельность. Въ заботахъ о портовомъ благоустройствѣ Министерство Путей Сообщенія остановилось прежде всего на главнѣйшихъ портахъ, гдѣ преимущественно и сосредоточивалась наша морская торговля. При сравнительно незначительныхъ размѣрахъ ассигновывавшихся на портовыя работы денежныхъ средствъ, средства эти необходимо было сосредоточить на работы въ болѣе крупныхъ портахъ, дабы прежде всего удовлетворить самымъ неотложнымъ потребностямъ нашей морской торговли.

Но и на второстепенные пункты обращено было должное вниманіе; во многихъ изъ нихъ, какъ упомянуто выше, исполнены уже нѣкоторыя наиболѣе необходимыя строительныя работы, въ другихъ же произведены портовыя изысканія и наблюденія. Въ предвидѣніи того значенія, которое могутъ пріобрѣсти со временемъ для нашего морского судоходства и торговли многіе пункты морскихъ побережій, эти изысканія начаты съ 1892 года и систематически продолжались ежегодно до 1903 года.

Были изучены подробно всѣ главнѣйшія мѣстности сѣвернаго побережья Чернаго моря, каковы, напр., устья рѣкъ Дуная, Днѣстра и Южнаго Буга, Каркиницкій, Джарылгадскій заливы, Южный берегъ Крымскаго полуострова отъ Евпаторіи до Керчи, обслѣдованы многіе пункты Кавказскаго берега Чернаго моря (Анапа, Туапсе, Гагры, Гудаутъ, Очемчири); въ Азовскомъ морѣ произведены изысканія и изслѣдованы главнѣйшіе пункты какъ восточнаго, такъ и сѣвернаго побережья (Керчь, Геническъ, Ейскъ, устье рѣки Кубани, Таганрогско-Ростовскій рейдъ и проч.), въ Каспійскомъ морѣ (устье рѣки Волги, Красноводскъ, Баку); обслѣдованы побережья Балтійскаго моря отъ устья рѣки Луги до Либавы; и во многихъ пунктахъ, имѣющихъ значеніе для каботажнаго судоходства.

Наконецъ, произведены изслѣдованія и въ нѣсколькихъ приморскихъ пунктахъ нашего сѣвернаго побережья (устье Онеги, Мезени, Печоры), произведенными изысканіями и добытыми при нихъ свѣдѣніями выяснены нужды торговли и судоходства въ этихъ приморскихъ пунктахъ, причемъ составлены также проекты необходимыхъ портовыхъ сооруженій и работъ для удовлетворенія упомянутыхъ нуждъ. Данныя эти во многихъ случаяхъ дали возможность своевременному принятію мѣръ воспособленія судоходству (углубленіе подходовъ, устройство пристаней и т. п.).

Передача портовъ въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ.

Въ связи съ послѣдовавшимъ изданіемъ въ 1903 году учрежденія и штата Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ,—въ названное Управленіе, по принадлежности, были переданы, согласно постановленію образованной въ Управленіи В. В. П. и Ш. Д. особой комиссіи по опредѣленію дѣлъ и имуществъ, подлежащихъ передачѣ изъ Министерства Путей Сообщенія въ упомянутое Главное Управленіе,—115 дѣлъ, относящихся до эксплоатаціи портовъ и имѣющихся въ нихъ сооруженій.

Отдѣлъ IV.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ области шоссейнаго дѣла.

Положеніе шоссейнаго дѣла на 1-ое января 1896 года.

Къ первому января 1896 года на средства Министерства Путей Сообщенія содержалось 12.231 верста шоссейныхъ и мощеныхъ и 1815 вер. грунтовыхъ дорогъ, а всего 14.046 верстъ. Изъ указаннаго общаго протяженія сухопутныхъ сообщеній 12.747 верстъ вѣдались Министерствомъ Путей Сообщенія черезъ посредство Правленій семи округовъ путей сообщенія, 1248 верстъ находились во временномъ завѣдываніи земствъ семи губерній подъ техническимъ надзоромъ особыхъ правительственныхъ инспекцій и 51 вер. въ завѣдываніи Могилевскаго Губернскаго Распорядительнаго Комитета, получающаго изъ средствъ Министерства Путей Сообщенія пособіе на содержаніе участка Орловско-Витебскаго шоссе, въ предѣлахъ Могилевской губерніи.

Дороги, состоящія въ завѣдываніи округовъ путей сообщенія, были распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

1.	Въ Варшавскомъ округѣ п. с.	2.492 вер.
2.	„ Ковенскомъ (нынѣ Виленскомъ)	2.017 „
3.	„ Кавказскомъ	3.417 „
4.	„ Вытегорскомъ	83 „
5.	„ Кіевскомъ	2.101 „
6.	„ Московскомъ	947 „
7.	„ С.-Петербургскомъ	1.690 „

На содержаніе этихъ дорогъ по смѣтѣ 1895 года было отпущено:

На капитальный ремонтъ . . . . 2.300.000 р.
На обыкновенный ремонтъ . . . . 3.324.745 „

а всего 5.624.745 рублей, что составляетъ въ среднемъ 441 р. на версту.

Передача казенныхъ шоссейныхъ дорогъ во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ, совершается, съ особыхъ въ каждомъ частномъ случаѣ Высочайшихъ соизволеній, испрошенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія черезъ комитетъ Министровъ, на основаніи закона 5 апрѣля 1883 г. (Уставъ Путей Сообщенія прил. къ ст. 11 прим. 4), разрѣшающаго передачу участковъ дорогъ какъ государственнаго, такъ и мѣстнаго значенія, съ выдачею особыхъ пособій земствамъ изъ средствъ государственнаго казначейства на содержаніе послѣднихъ.

Изъ общаго протяженія шоссе, переданныхъ во временное завѣдываніе земствъ, состояли:

1. Въ Московской губерніи . . . . 507 вер.
2. „ Тульской . . . . 285 „
3. „ Ярославской . . . . 83 „
4. „ Калужской . . . . 243 „
5. „ Воронежской . . . . 81 „
6. „ Петербургской . . . . 48 „

и, кромѣ того,

7. Въ Могилевской губерніи . . . . 51 „

Общая сумма указанныхъ казенныхъ пособій достигла къ первому января 1896 года 464.221 р., что составляетъ въ среднемъ на версту около 358 рублей.

Ассигнованіе средствъ на постройку новыхъ строительныхъ работъ достигла въ 1895 году размѣра 4.020.440 руб. Въ счетъ этой суммы продолжались начатыя въ предыдущіе годы работы, заключавшіяся, главнымъ образомъ, въ устройствѣ новыхъ линій шоссе въ Западномъ пограничномъ пространствѣ, въ Крыму и на Кавказѣ.

Высочайше утвержденнымъ 17 марта 1884 года заключенiемъ Особаго Совѣщанiя подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Николая Николаевича Старшаго было, между прочимъ, постановлено немедленно начать систематическое сооруженiе 2.655 верстъ стратегическихъ шоссе въ Западномъ Краѣ.

Къ первому января 1896 года общее протяженiе построенныхъ 28 линiй стратегическихъ шоссейныхъ дорогъ составляло около 1186 верстъ, изъ коихъ 200 верстъ (Высоколитовскъ - Дрогичинское, Дубно - Каменицкое, Дубно-Ровенское и Кобрино-Влодавское) шоссе, были построены непосредственнымъ распоряженiемъ Министерства Путей Сообщенiя, а остальное протяженiе путей было сооружено съ 1889 года военнымъ вѣдомствомъ, подъ руководствомъ и техническимъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенiя.

Въ Крыму велись, начатыя въ 1883 году, работы по устройству участковъ шоссе между городами Симферополемъ и Карасубаромъ, и Карагозомъ и Өеодосiею, составляющихъ часть дороги между Симферополемъ и Өеодосiею.

На Кавказѣ Министерствомъ Путей Сообщенiя производилась постройка и дальнѣйшая разработка нѣсколькихъ линiй государственныхъ шоссейныхъ дорогъ, весьма важныхъ для края, не только въ экономическомъ и административномъ, но также и въ военномъ отношенiяхъ. Указанные участки дорогъ сооружаются для соединенiя городовъ Батума, Ахалцыха и Ардагана, Карса и Кагызмана, Манглиса и ур. Храма, для окончательнаго устройства части нижеуказанной Черноморской береговой дороги отъ п. Туапсе до Сочи, протяженiемъ 138 верстъ, причемъ участокъ отъ Ново-Аөона до г. Сочи (25 в.) былъ оконченъ въ 1892 году въ счетъ отпущенныхъ по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенiя кредитовъ (съ 1886 г.) въ суммѣ 311.120 рублей.

Кромѣ вышеуказанныхъ работъ разработывались и строились дороги съ цѣлью улучшенiя сообщенiй между

важнѣйшими пунктами Эриванскаго и Карскаго стратегическихъ раіоновъ, а также и для соединенія г. Сухума съ Кубанскою областью черезъ Клухорскій перевалъ, Дагестана съ Кахетіею черезъ Вантляшетскій перевалъ, и гор. Майкопа съ посадомъ Туапсе.

Наконецъ, продолжалось исполненіе особымъ Техническимъ Присутствіемъ по постройкѣ Новороссійско-Сухумскаго шоссе, на протяженіи 339 верстъ работъ, начатыхъ бывшимъ Управленіемъ Общественныхъ Работъ для воспособленія населенію мѣстностей, постигнутыхъ въ 1891 году неурожаемъ и въ неоконченномъ видѣ переданныхъ въ 1894 году, въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

Постройка новыхъ шоссейныхъ дорогъ за истекшее десятилѣтіе 1895—1905 г. г.

Истекшее десятилѣтіе въ области шоссейно-строительнаго дѣла ознаменовалось сооруженіемъ многихъ линій государственныхъ проѣзжихъ дорогъ, имѣющихъ не только важное стратегическое, но также и экономическое и административное значеніе.

Главнѣйшими работами въ этомъ отношеніи являются построенныя и строящіяся дороги въ Западномъ Краѣ, въ Крыму и на Кавказѣ.

Въ Западномъ Краѣ съ 1895 г. по 1 января 1905 года были построены тридцать одна линія стратегическихъ шоссейныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ около 1421 вер., на что было ассигновано по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія въ теченіе 10-лѣтняго періода времени 24.000.000 рублей. Постройка велась военнымъ вѣдомствомъ (Высочайше учрежденною при Военномъ Совѣтѣ комиссіею по устройству казармъ) подъ техническимъ руководствомъ и надзоромъ Министерства Путей Сообщенія. Оконченныя линіи шоссе затѣмъ послѣдовательно передавались въ полное завѣдываніе Варшавскаго, Виленскаго (бывшаго Ковенскаго), и Кіевскаго округовъ путей сообщенія, причемъ дороги эти распре-

дѣлялись между указанными учрежденіями слѣдующимъ образомъ:

	Въ Варшавскомъ округѣ	Въ Кіевскомъ округѣ	Въ Виленскомъ округѣ
Въ 1895 г.	267 вер.	— вер.	— вер.
„ 96 „	145 „	— „	— „
„ 97 „	85 „	31 „	— „
„ 98 „	142 „	44 „	— „
„ 99 „	147 „	— „	— „
„ 1900 „	72 „	46 „	127 „
„ 01 „	— „	— „	— „
„ 02 „	— „	— „	226 „
„ 03 „	— „	— „	— „
„ 04 „	89 „	— „	— „
Итого	947 вер.	121 вер.	353 вер.

Въ среднемъ за десятилѣтіе передавалось въ завѣдываніе указанныхъ округовъ путей сообшенія около 142 верстъ стратегическихъ шоссе Западнаго Края въ годъ, причемъ длина отдѣльныхъ линій дорогъ колеблется въ предѣлахъ отъ 4-хъ (шоссе Осовецъ-Гоніондзъ) верстъ до 226 вер. (шоссе Бѣлостокъ-Волковыскъ-Слонимъ-Барановичи).

Въ Крыму въ 1899 году была окончена, начатая въ 1897 году, постройка Судакъ-Ѳеодосійскаго шоссе, длиною 43 версты, а въ 1903 году закончена работа по устройству шоссе (начатаго въ 1883 г.) между г. Симферополемъ и Ѳеодосіею, на участкѣ Карасубазаръ-Карагозъ *) по горному варіанту черезъ старый Крымъ, длиною 53 вер. На указанныя двѣ работы по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія было ассигновано 560.348 руб.

На Кавказѣ Министерствомъ Путей Сообщенія производились, главнымъ образомъ, большія работы на Черноморскомъ побережьѣ, а также и постройка и дальнѣйшая разработка нѣкоторыхъ линій дорогъ, имѣющихъ важное государственное (военное и экономическое) значеніе.

*) Начато въ 1898 г.

На устройство участка Черноморской береговой дороги отъ Новоросiйска до п. Туапсе и отъ г. Сочи до Новаго Аѳона, общимъ протяженiемъ 339 верстъ, находящагося въ вѣдѣнiи особаго Техническаго Присутствiя, ассигновано по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенiя съ 1895 г. по 1905 г.—4.261.380 рублей, устройство-же участковъ отъ Туапсе до Сочи и отъ Новаго Афона до г. Сухума, протяженiемъ 163 вер., производилось (съ 1882 г.) Правленiемъ Кавказскаго округа путей сообщенiя, закончившаго эти работы въ 1902 году, на ассигнованныя по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенiя суммы въ общей сложности 2.505.845 рублей.

Въ счетъ указанныхъ денежныхъ средствъ производилось устройство нѣсколькихъ сотъ мостовыхъ сооруженiй малыхъ и среднихъ отверстiй (до 12 саж.) и, сверхъ того, были закончены работы по постройкѣ 21 большихъ желѣзныхъ на каменныхъ опорахъ мостовъ, отверстiями отъ 15 до 150 саж., черезъ горныя рѣки Гудоу, Кудепста, Адерба, Догуабъ, Мацеста, Апста, Вуланъ, Джубга, Агой, Пшада, Мзымта, Небугъ, Бзыбь, Шепси, Макопсе, Туапсе, Ашше, Сочи, Шахе, Дагомысъ и Чемитокуадже. На исполненiе вышепоименованныхъ мостовыхъ сооруженiй, большихъ отверстiй, по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенiя было ассигновано около 3.220.000 рублей.

Кромѣ указанныхъ путей сообщенiя производились работы по устройству Краснополянскаго шоссе и другихъ нагорныхъ дорогъ въ Черноморской губернiи, причемъ на отпущенныя по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенiя суммы въ общей сложности около 1.357.300 руб. (съ 1897 г. по 1903 годъ) сооружены: примыкающее къ Новороссiйско - Сухумской дорогѣ Краснополянское шоссе, на протяженiи 47,5 верстъ, вдоль праваго берега р. Мзымты, съ вѣтвью (около 4 верстъ) отъ г. Романовска до охотничьяго дома Ихъ Императорскихъ Величествъ; Аибгинская нагорная дорога, длиною 37,5 верстъ, соединяющая Черноморское береговое шоссе (черезъ селенiя Ахштырхъ и Михельрипшъ) съ селенiемъ Аибга на р. Псоу, и, наконецъ,

разработано полотно дороги по продолженію Краснополянскаго шоссе вверхъ по р. Мзымтѣ до р. Ачипсе, длиною около 3,5 верстъ.

Остальныя главнѣйшія разработанныя участками и начатыя постройкою дороги, имѣющія важное стратегическое значеніе на Кавказѣ и въ Закавказьѣ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

1) Земляное полотно Аваро-Кахетинской дороги, длиною 96 верстъ, начатой въ 1895 г., пролегающей по трудно доступнымъ мѣстамъ Дагестана, нынѣ разработано почти на всемъ протяженіи отъ укрѣпленія Карадахъ, черезъ Вантляшетскій перевалъ, на укрѣпленіе Сацхенисы въ Тифлисской губерніи, гдѣ дорога эта примыкаетъ къ казенному Тифлисо-Телавскому шоссе, идущему черезъ Кахетію. По смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія съ 1895 года по 1904 годъ включительно отпущено было 1.325.000 рублей на разработку Аваро-Кахетинскаго шоссе, а полная стоимость устройства указанной дороги исчислена въ 2.260.000 рублей.

2) Существовавшая ранѣе Батумо-Ардаганская колесная грунтовая дорога, начатая исправленіемъ частями въ 1887 году, перестроивалась отъ устья р. Адшарисъ-Цхали, (впадающей въ р. Чорохъ), до Яланузъ-Чамскаго перевала, съ вѣтвью къ Артвину, общею длиною 158 верстъ. Съ 1887 г. по 1904 годъ (включительно) по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія было ассигновано на устройство Батумо-Арданской дороги 1.204.784 рубля. По составленному проекту достройки Батумо-Ардаганской дороги, вызванному предъявляемыми новыми, главнымъ образомъ, экономическими потребностями, (помимо военнаго значенія этого шоссе), стоимость предстоящихъ работъ опредѣлилась въ 1.713.000 рублей.

3) Общее протяженіе всѣхъ предполагаемыхъ къ устройству новыхъ стратегическихъ шоссейныхъ дорогъ въ Закавказьѣ опредѣляется въ 426,5 вер., грунтовыхъ же дорогъ въ 269 верстъ; при этомъ стоимость ихъ устройства исчислена приблизительно въ 5.073.000 руб.

На ассигнованныя по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія суммы съ 1896 г. по 1904 г. (включительно)— 1.510.000 рублей произведены работы: 1) по устройству шоссе отъ с. Троицкаго, черезъ Мацру до Карса, длиною 18 верстъ; 2) отъ Каракуртскаго моста до с. Башкей, длиною 15 вер., 3) отъ с. Троицкаго до с. Воронцовки, длиною 4 версты, съ желѣзнымъ мостомъ, отв. 27 саж., черезъ рѣку Карсъ-Чай; 4) по устройству дороги отъ Шуринско-Петровскаго шоссе до Петровскаго порта, длиною 1,5 вер.; 5) разработано земляное полотно и произведена шоссировка на Карсъ-Ольтинской дорогѣ на участкахъ отъ м. Ольты до ст. Коссоры и отъ ст. Агундиръ до ст. Мерденекъ, всего протяженіемъ 46 вер. гдѣ производится постройка искусственныхъ сооруженій (мостовъ, трубъ, гражданскихъ зданій и др.); 6) производится разработка участка дороги Ардаганъ-Мерденегъ, и 7) продолжалась, начатая въ 1885 году, разработка вьючной тропы, длиною 135 верстъ, отъ г. Сухума черезъ Клухорскій перевалъ въ Кубанскую область. На эту работу по 1900 годъ по смѣтамъ Министерства ассигновано въ общей сложности 886.200 руб.

Затѣмъ обращаютъ на себя вниманіе исполненныя на средства и подъ техническимъ надзоромъ и руководствомъ Министерства Путей Сообщенія капитальныя работы по устройству вновь или по переустройству на казенныхъ шоссейныхъ дорогахъ большихъ желѣзныхъ, на каменныхъ опорахъ, мостовъ, отверстіями отъ 55 до 337 саженей, на слѣдующихъ рѣкахъ:

1) черезъ р. Днѣпръ, въ городахъ Смоленскѣ и въ Кіевѣ
2) черезъ р. Волховъ, въ Новгородѣ;
3) черезъ р. Наревъ, въ п. Зегрже;
4) черезъ р. Волгу, въ Твери;
5) черезъ р. Мсту, въ м. Ямъ-Бронницахъ
и 6) черезъ Русановскій протокъ около Кіева.

Проекты указанныхъ мостовъ были разсмотрѣны и утверждены Министерствомъ Путей Сообщенія, причемъ на перечисленныя работы отпущено средствъ въ общей сложности около 3.289.000 рублей.

Въ заключеніе къ настоящему очерку произведенныхъ вѣдомствомъ путей сообщенія работъ надлежитъ еще указать на развитіе: 1) клинкернаго дѣла въ Царствѣ Польскомъ и 2) на выдачу ссудъ и пособій земствамъ для устройства новыхъ путей.

1. Вслѣдствіе чрезвычайной дороговизны камня въ раіонахъ, пересѣкаемыхъ Замостскимъ и Устилугскимъ шоссейными дорогами,—и крайне неудовлетворительныхъ качествъ имѣющагося въ этой мѣстности мягкаго известковаго камня для ремонта указанныхъ шоссе, Министерствомъ Путей Сообщенія до 1895 года былъ впервые построенъ (въ 1883 г.) заводъ въ г. Замостьѣ съ 10-камерною газообжигательною печью системы Мендгейма для выдѣлки искусственнаго камня—клинкера, которымъ частью замащиваются, частью шоссируются вышеупомянутыя дороги. Въ виду оказавшейся выгодности примѣненія клинкера для ремонтныхъ работъ, въ 1902 году былъ, по утвержденному и дополненному Министерствомъ проекту, построенъ второй клинкерный заводъ съ 12-камерною газообжигательною печью въ п. Избица близъ города Красностава на Замостскомъ шоссе. Вслѣдствіе выяснившейся необходимости въ скорѣйшемъ обезпеченіи столь важныхъ въ экономическомъ и стратегическомъ отношеніяхъ шоссейныхъ дорогъ надлежащимъ количествомъ клинкера, въ 1903 году Министерствомъ Путей Сообщенія было рѣшено построить въ ближайшіе годы еще два завода на Замостскомъ и Устилугскомъ шоссе. Въ настоящее время работы по устройству этихъ заводовъ уже начаты, причемъ по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія 1904 года, въ счетъ исчисленной на указанный предметъ суммы 200.000 рублей, отпущено было 40.000 рублей.

2. Закономъ 5 апрѣля 1883 года предоставлено земскимъ учрежденіямъ обращаться въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствами объ испрошеніи изъ казны ссудъ или безвозвратныхъ пособій на устройство подъѣздныхъ путей въ губерніяхъ, причемъ обусловлено, что упомянутыя пособія не должны превышать половины всей стоимости устройства предположеннаго пути.

На основаніи приведеннаго закона Министерствомъ Путей Сообщенія за десятилѣтіе съ 1895 по 1905 годъ испрошено было черезъ Государственный Совѣтъ Высочайшее разрѣшеніе на удовлетвореніе нижеслѣдующихъ ходатайствъ земскихъ учрежденій:

а) Черниговскому губернскому земству разрѣшено было въ 1897 году отпустить безвозвратное пособіе въ размѣрѣ 92.082 руб. на устройство и улучшеніе подъѣздныхъ путей въ губерніи, съ подчиненіемъ этихъ работъ техническому надзору со стороны Министерства Путей Сообщенія.

б) Московскому губернскому земству въ 1898 году разрѣшено было отпустить ссуду въ размѣрѣ 940.000 рублей на устройство сѣти подъѣздныхъ путей въ губерніи.

в) Въ томъ же 1898 году разрѣшено было отпустить Бессарабскому губернскому земству пособіе изъ казны въ размѣрѣ 300.000 рублей на устройство шоссе отъ города Кишинева къ мѣс. Кріуляны, протяженіемъ 38 верстъ, причемъ 150.000 рублей отпущены земству безвозвратно, а остальные въ качествѣ безпроцентной ссуды. Работы устройства, по утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія проекту, шоссе, нынѣ законченныя, подчинены были техническому надзору со стороны того же Министерства.

г) Таврическому губернскому земству въ 1903 году разрѣшено было отпустить безвозвратное пособіе изъ казны въ 214.850 рублей на устройство шоссе отъ села Богородицкаго къ гор. Бердянску, съ подчиненіемъ также и этихъ работъ техническому надзору со стороны Министерства Путей Сообщенія. Работы по устройству этого шоссе еще не закончены.

и д) Гжатскому уѣздному земству въ 1904 году разрѣшено отпустить безвозвратное пособіе изъ казны въ размѣрѣ 10.138 рублей на устройство трехъ верстъ подъѣздныхъ путей въ уѣздѣ.

Затѣмъ Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 19 января 1893 года, испрошеннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія черезъ Государственный Совѣтъ, разрѣшено было

отпустить Полтавскому губернскому земству безвозвратное пособіе въ размѣрѣ 1.000.000 рублей на устройство и улучшеніе подъѣздныхъ путей въ Полтавской губерніи, съ выдачею этого пособія въ теченіе семи лѣтъ и съ подчиненіемъ упомянутыхъ работъ техническому надзору со стороны Министерства Путей Сообщенія. Послѣ же изданія 1 іюня 1895 года закона, предоставившаго земскимъ учрежденіямъ значительныя средства на дорожное дѣло, Министерствомъ Финансовъ возбужденъ былъ вопросъ о прекращеніи отпуска Полтавскому земству вышеупомянутаго пособія. Но Министерство Путей Сообщенія не согласилось съ этимъ предположеніемъ и испросило въ 1897 году черезъ Государственный Совѣтъ Высочайшее соизволеніе на отпускъ Полтавскому земству разрѣшеннаго ему пособія въ полномъ размѣрѣ. Нынѣ вышеприведенныя работы закончены, причемъ всѣ проекты и смѣты на производство послѣднихъ утверждались Министерствомъ Путей Сообщенія.

Положеніе шоссейнаго дѣла на 1-е января 1905 года.

Съ 1895 года общее протяженіе сѣти проѣзжихъ дорогъ, находящихся въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, постепенно увеличивалось вслѣдствіе устройства новыхъ линій въ Западномъ Краѣ, въ Крыму и на Кавказѣ. Къ 1-му января 1905 года общее протяженіе дорогъ вѣдомства путей сообщенія достигло цифры 16.410 верстъ, изъ коихъ 14.662 версты—шоссе, 313 верстъ мощеныхъ и 1.435 верстъ грунтовыхъ дорогъ.

Послѣдовательное увеличеніе общаго протяженія указанныхъ путей сообщенія выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Въ 1895 году	14.046	вер.
„ 1896 „	14.580	„
„ 1897 „	14.718	„
„ 1898 „	15.190	„
„ 1899 „	15.376	„

Въ 1900 „	15.636	вер.
„ 1901 „	15.867	„
„ 1902 „	15.909	„
„ 1903 „	16.276	„
и „ 1904 „	16.410	„

Указанная выше сѣть сухопутныхъ сообщеній распредѣляется по губерніямъ слѣдующимъ образомъ:

Батумская область	132	вер.
Варшавская губернія	651	„
Виленская	172	„
Витебская	357	„
Владимірская	328	„
Волынская губернія	613	„
Воронежская	81	„
Гродненская	1.004	„
Дагестанская область	431	„
Елизаветпольская губернія	93	„
Калишская губернія	210	„
Калужская	243	„
Карсская область	702	„
Кіевская губернія	119	„
Ковенская	351	„
Кубанская область	247	„
Курляндская губернія	67	„
Курская	225	„
Кутаисская	729	„
Кѣлецкая	174	„
Лифляндская	167	„
Ломжинская	468	„
Люблинская	341	„
Минская	280	„
Могилевская	646	„
Московская	507	„
Новгородская	572	„
Орловская	391	„
Петроковская	95	„
Подольская	155	„

Псковская	324	вер.
Радомская	226	„
Рязанская	71	„
Смоленская	317	„
С.-Петербургская	875	„
Сувалкская	520	„
Сѣдлецкая	460	„
Таврическая	534	„
Тверская	187	„
Терская область	233	„
Тифлисская губернія	673	„
Тульская	285	„
Харьковская	33	„
Черниговская	192	„
Черноморская	493	„
Эриванская	353	„
Ярославская	83	„
Итого	16.410	вер.

Изъ числа 16.410 верстъ въ непосредственномъ завѣдываніи округовъ путей сообщенія состоитъ 11.885 верстъ, изъ коихъ:

въ Варшавскомъ	3.444	вер.
„ Виленскомъ	2.366	„
„ Кавказскомъ	3.479	„
„ Кіевскомъ	1.937	„
„ Московскомъ	480	„
и „ С.-Петербургскомъ	179	„
Затѣмъ, въ завѣдываніи Техническаго Присутствія по постройкѣ Черноморской береговой дороги находится	433	вер.

Остальныя же 4.092 версты временно переданы для ремонтнаго содержанія въ хозяйственное завѣдываніе земствъ подъ надзоромъ и техническимъ руководствомъ пяти правительственныхъ инспекцій со стороны Министерства Путей Сообщенія. Изъ числа 4.092 верстъ,

51 верста находится въ завѣдываніи Могилевскаго Губернскаго Распорядительнаго Комитета.

Передача на приведенныхъ въ началѣ настоящаго обзора (въ главѣ 1) основаніяхъ казенныхъ шоссе въ завѣдываніе земскихъ учрежденій продолжалась, и за время съ 1 января 1895 года по 1 января 1905 года послѣдовала передача шоссе земствамъ Владимірской, Курской, Новгородской, Орловской, Рязанской, С.-Петербургской, Тверской и Черниговской губерній и предполагается еще передать шоссе Псковской и Смоленской губерній, причемъ по сему предмету ведутся переговоры съ земствами этихъ губерній.

На содержаніе упомянутыхъ 4.092 верстъ казною, по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія, отпускается ежегодно 1.550.221 руб., что составляетъ въ среднемъ на версту около 379 р.

Для надзора за содержаніемъ переданныхъ шоссе учреждены вѣдомствомъ путей сообщенія пять инспекцій: 1) Московской, Тульской, Калужской, Рязанской и Тверской губерній, 2) Орловской, Воронежской, Курской, Харьковской и Черниговской губерній, 3) Новгородской губерніи, 4) С.-Петербургской губерніи и 5) Владимірской и Ярославской губерній.

Современный способъ надзора за казенными шоссе, имѣющими, главнымъ образомъ, мѣстное значеніе и переданными (срокомъ отъ 10—25 лѣтъ) въ завѣдываніе земствъ, заключается, какъ указано выше, въ учрежденіи особыхъ инспекцій, поставленныхъ вполнѣ самостоятельно и подчиненныхъ непосредственно Министерству Путей Сообщенія, причемъ во всѣхъ договорахъ съ земствами оговорено право этихъ инспекцій наблюдать за назначеніемъ суммъ на работы и за правильнымъ производствомъ работъ въ техническомъ отношеніи, не касаясь хозяйственной стороны дѣла, споры же и пререканія между инспекціями и земствомъ разрѣшаются окончательно Министерствомъ Путей Сообщенія, которое имѣетъ рѣшающій голосъ по всѣмъ техническимъ вопросамъ, до шоссе относящимся.

Такой способъ завѣдыванія шоссейными дорогами вѣдомства путей сообщенія даетъ возможность хозяйственнаго производства работъ безъ соблюденія тѣхъ сложныхъ формальностей, съ которыми сопряжено казенное хозяйство, вслѣдствіе чего работы могутъ, какъ показалъ опытъ, производиться нѣсколько дешевле и своевременно, съ привлеченіемъ къ этому дѣлу мѣстнаго населенія. По удовлетвореніи же всѣхъ потребностей по содержанію казенныхъ шоссе, остатки отъ выдаваемаго казеннаго пособія, получаемые отъ подобнаго рода хозяйства, земство по закону имѣетъ право, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, обращать на устройство новыхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, пристанямъ и торговопромышленнымъ центрамъ, что и практикуется по настоящее время.

Кромѣ того, Министерство Путей Сообщенія за вышеуказанное десятилѣтіе неоднократно оказывало особую помощь земскимъ учрежденіямъ въ дѣлѣ содержанія казенныхъ шоссе. Такъ, въ 1894 году Министерствомъ Путей Сообщенія испрошено было черезъ Государственный Совѣтъ разрѣшеніе на отпускъ Владимірскому губернскому земству, для приведенія въ исправность участковъ казенныхъ шоссе въ предѣлахъ Владимірской губерніи, единовременнаго пособія въ размѣрѣ 170.405 р. Тому же земству въ 1902 году отпущено было пособіе въ 24.489 руб. на переустройство Лемешенской дамбы на Нижегородскомъ шоссе въ предѣлахъ Владимірской губерніи.

Затѣмъ, въ 1898 году отпущено было Орловскому губернскому земству пособіе въ 15.852 р. на перестройку Клементьевской трубы на содержимомъ земствомъ участкѣ Воронежскаго шоссе. Наконецъ, Тверскому губернскому земству разрѣшено въ 1904 году отпустить пособіе въ размѣрѣ 43.088 руб. на перестройку моста черезъ рѣку Логовежъ на участкѣ, содержимомъ этимъ земствомъ, С.-Петербургско-Московскаго шоссе въ предѣлахъ Тверской губерніи.

На обыкновенный и капитальный ремонтъ дорогъ, находящихся въ непосредственномъ завѣдываніи Мини-

стерства Путей Сообщенія, въ теченіе истекшаго десятилѣтія ассигновывалось отъ 5.624.745 руб. (въ 1895г.) до 6.201.600 руб. (въ 1902 году).

Въ настоящее время отпускъ денежныхъ средствъ на обыкновенный и капитальный ремонтъ дорогъ, вслѣдствіе военныхъ событій на Дальнемъ Востокѣ, въ значительной степени сократился, несмотря на увеличившееся, сравнительно съ 1895 годомъ, общее протяженіе (на 2.365 вер.) сухопутныхъ сообщеній, причемъ ассигнованная на этотъ предметъ въ 1904 году сумма составляетъ лишь около 4.700.250 руб., т. е. около 382 рублей на версту.

Выяснившаяся междувѣдомственною комиссіею 1892—1893 г.г. необходимость усиленія и улучшенія состоянія важныхъ стратегическихъ шоссейныхъ дорогъ въ Западномъ пограничномъ пространствѣ вызвала необходимость экстренныхъ ассигнованій по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія на этотъ предметъ.

Такимъ образомъ, съ 1897 года по 1904 годъ включительно на упроченіе указанныхъ шоссе Варшавскаго, Виленскаго (б. Ковенскаго) и Кіевскаго округовъ путей сообщенія, общимъ протяженіемъ около 4.015 верстъ, отпущено было изъ государственнаго казначейства около 5.350 000 рублей, тогда какъ полная стоимость всѣхъ работъ опредѣлена Министерствомъ Путей Сообщенія около 6.995.500 рублей, при условіи отпуска ихъ въ теченіе пятилѣтняго періода времени съ 1897 г. по 1902 годъ. Указанныя выше работы нынѣ продолжаются, но надлежащее окончаніе послѣднихъ задерживается недостаткомъ отпускаемыхъ ежегодно средствъ на ихъ исполненіе.

Наконецъ, общій бюджетъ на шоссейныя потребности вообще (на новыя работы, на обыкновенный и капитальный ремонтъ всѣхъ дорогъ и проч. расходы), опредѣлившійся въ 1895 году въ размѣрѣ 9.645.185 рублей, постепенно возрасталъ, достигнувъ въ 1899 году 13.185.150 рублей. Съ этого года общій размѣръ ассигнованій началъ постепенно уменьшаться вплоть до 1904 года, когда бюджетъ на шоссейныя надобности сокращенъ былъ, вслѣдствіе Русско-Японской войны, до 10.532.865 рублей.

Главнѣйшія мѣропріятія законодательнаго и административнаго характера въ области шоссейнаго дѣла.

Прогрессивное распространеніе самодвижущихся экипажей, а также увеличивающіяся требованія, предъявляемыя къ дорогамъ вѣдомства путей сообщенія, заставили Министерство Путей Сообщенія обратить вниманіе на необходимость изданія особыхъ постановленій по предмету огражденія отъ порчи шоссе, въ видахъ устраненія стѣсненія движенія и производства ремонтныхъ работъ на дорогахъ.

На основаніи примѣчанія къ статьѣ 568 Устава Путей Сообщенія, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, Министерствомъ Путей Сообщенія установлены въ 1896 г. обязательныя правила о порядкѣ и условіяхъ перевозки пассажировъ и тяжестей по шоссейнымъ дорогамъ вѣдомства путей сообщенія въ самодвижущихся экипажахъ.

Въ виду важности огражденія общегосударственныхъ шоссе, въ особенности стратегическихъ, отъ порчи узкими шинами колесныхъ ободьевъ, при несоотвѣтственной нагрузкѣ ихъ, и др. способами, Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1904 году установлены обязательныя правила перевозки тяжестей, коими предусмотрѣно вполнѣ опредѣленное соотношеніе нагрузки подводъ къ ширинѣ шинъ ихъ колесныхъ ободьевъ, а также и способы перевозки нѣкоторыхъ матеріаловъ, повлекшей за собою, до изданія правилъ, порчу шоссированной части.

Наконецъ, существенною административною мѣрою, со стороны Министерства Путей Сообщенія, имѣющею въ виду усиленіе надзора за стратегическими шоссейными дорогами въ Западномъ краѣ, является увеличеніе числа дистанцій и участковъ съ 24 до 27 въ Виленскомъ и Варшавскомъ округахъ путей сообщенія и назначеніе въ помощь начальникамъ дистанцій и участковъ 14 кондукторовъ, съ правомъ замѣны каждаго двумя десятниками. Отпускъ необходимыхъ для осуществленія указанной мѣры суммъ состоялся въ 1904 г., на основаніи

Высочайше утвержденнаго, 19 января того же года, мнѣнія Государственнаго Совѣта по этому предмету.

Помимо вышеуказанной дѣятельности, дальнѣйшія заботы Министерства Путей Сообщенія были направлены къ улучшенію постановки технической части шоссейнаго дѣла, вслѣдствіе выяснившагося важнаго практическаго значенія приложенія болѣе совершенныхъ способовъ и пріемовъ къ производству шоссейно-строительныхъ работъ, въ связи съ ихъ организаціею.

Главнѣйшія техническія мѣропріятія, предпринятыя въ этомъ направленіи за послѣдніе годы, заключаются въ слѣдующемъ:

1) примѣненіе автомобилей для наиболѣе успѣшнаго надзора за дорогами и сооруженіями на нихъ;

2) обязательное введеніе въ округахъ путей сообщенія паровой укатки щебня, дающей возможность поддержанія шоссированной части въ болѣе прочномъ, устойчивомъ и удовлетворительномъ состояніи, а также способствующей болѣе быстрому производству работъ;

3) опытныя работы по замѣнѣ временныхъ деревянныхъ мостовъ и трубъ болѣе долговѣчными сооруженіями изъ бетона и желѣзо-бетона, отличающимися болѣе низкой стоимостью въ сравненіи съ каменными и желѣзными мостовыми сооруженіями;

4) усиленіе техническаго контроля за работами, изданіе печатныхъ трудовъ по шоссейному дѣлу и разработка строительной статистики въ центральномъ управленіи, съ цѣлью выясненія наиболѣе совершенныхъ въ техническомъ и экономическомъ отношеніяхъ способовъ и пріемовъ производства строительныхъ работъ;

5) пересмотръ и разработка болѣе современныхъ, новыхъ техническихъ правилъ, касающихся шоссейно-строительныхъ работъ, и инструкцій для средняго и низшаго техническаго надзора;

6) изученіе новѣйшихъ успѣховъ, сдѣланныхъ за послѣдніе годы Западно-Европейскими государствами въ области дорожнаго дѣла, что, между прочимъ, дало возможность нынѣ же положить начало къ развитію столь

важной въ Россіи новой отрасли машиностроенія— изготовленія болѣе усовершенствованныхъ типовъ паровыхъ катковъ,

и 7) развитіе клинкернаго дѣла путемъ устройства, какъ указывалось выше (глава 2), еще двухъ клинкерныхъ заводовъ въ Царствѣ Польскомъ, гдѣ естественный хорошій камень, необходимый для ремонта шоссе, отличается своею необыкновенною дороговизною.

Подобныя мѣры улучшенія постановки дорожной техники тѣмъ болѣе должны получать свое скорѣйшее осуществленіе въ настоящее время, когда, съ развитіемъ пассажирскаго и грузоваго автомобильнаго движенія, увеличивается не только экономическое, но также и важное стратегическое значеніе тѣхъ шоссейныхъ дорогъ, которыя находятся въ непосредственномъ завѣдываніи округовъ путей сообщенія. Кромѣ того, Министерство Путей Сообщенія старается производить возможныя улучшенія техническаго характера и по отношенію къ тѣмъ имѣющимъ мѣстное значеніе казеннымъ шоссе, которыя переданы во временное хозяйственное завѣдываніе земствъ,—черезъ свои инспекціи, являющіяся руководящимъ техническимъ надзоромъ въ земскомъ дорожномъ дѣлѣ.

Эксплоатація шоссе.

Въ области эксплоатаціи казенныхъ шоссе вѣдомства путей сообщенія,—въ минувшее десятилѣтіе послѣдовало упраздненіе ряда шоссейныхъ заставъ по взиманію шоссейно-дорожнаго сбора, дальнѣйшее существованіе коихъ оказывалось, въ иныхъ случаяхъ, убыточнымъ для казны, а въ другихъ—весьма стѣснительнымъ для проѣзжавшихъ по шоссе. Означенное упраздненіе послѣдовало въ отношеніи заставъ: въ 1898 г.—Ямъ-Ижорской и Гатчинской, въ 1899 г.—Количевской, въ 1900 г.—Могилевской, Чериковской, Пасанаурской, Джаджурской, въ 1904 г.—Еленовской, Кенакирской, Акстафинской, Делижанской (послѣднихъ шести—на Кавказѣ) и Кіевской—на Николаевскомъ чрезъ р. Днѣпръ мостѣ. Сверхъ

того, согласно Высочайше утвержденному 26 мая 1897 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, отмѣнены сборы за проѣздъ по Желтковскому шоссе и по мосту чрезъ р. Наревъ на семъ шоссе.

Непосредственно Министерствомъ Путей Сообщенія преподаны въ 1900 году Правленіямъ Округовъ указанія о невзиманіи шоссейно-дорожнаго сбора съ автомобилей,—въ цѣляхъ созданія благопріятныхъ условій для развитія этого способа передвиженія, почти не вліяющаго на состояніе шоссейной одежды.

(Не лишнимъ представляется упомянуть о выполненомъ въ недавнее время, особою при Управленіи В. В. П. и Ш. Д. Комиссіею, порученіи Особаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Министра Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ относительно выработки тѣхъ подробныхъ условій, на какихъ частнымъ предпринимателямъ могло-бы быть предоставлено осуществленіе автомобильнаго сообщенія на Новороссійско-Сухумскомъ шоссе).

Вмѣстѣ съ тѣмъ, надлежитъ указать на послѣдовавшее, въ минувшемъ году, по представленію Министерства П. С., принципіальное разъясненіе Правительствующимъ Сенатомъ вопроса о недопущеніи частныхъ построекъ на обрѣзахъ шоссейныхъ дорогъ (кромѣ Московскаго шоссе),—благодаря каковому указу,—состоявшемуся, между прочимъ, въ соотвѣтствіи съ заключеніемъ по сему предмету Министерства Путей Сообщенія,—разрѣшеніе дѣлъ этого рода уже не представляетъ прежнихъ затрудненій, обусловливавшихся неясностію закона.

Наконецъ, въ предупрежденіе неблагопріятныхъ условій пересѣченія, при устройствѣ желѣзныхъ дорогъ, шоссейныхъ путей,—въ 1901 г. Министерствомъ Путей Сообщенія изданъ, по соглашенію Управленія В. В. П. и Ш. Д. съ Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, циркуляръ, коимъ строители желѣзныхъ дорогъ обязываются входить заблаговременно въ соглашеніе по сему предмету съ подлежащимъ Округомъ путей сообщенія.

Отдѣлъ V.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по учебному дѣлу.

Число учащихся въ Институтѣ, а равно и число окончившихъ въ немъ полный курсъ по годамъ въ теченіе разсматриваемаго періода, указано въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Года.	Число учащихся.	Число окончившихъ курсъ.
1894 — 95	614	49
95 — 96	743	81
96 — 97	894	89
97 — 98	875	128
98 — 99	894	156
99 — 900	887	144
1900 — 901	866	177
901 — 902	904	136
902 — 903	835	120
903 — 904	845	126
Состоитъ къ 1-му января 1905 г.	844	—

Въ программахъ преподаванія различныхъ предметовъ въ разсматриваемый періодъ произошли слѣдующія главнѣйшія измѣненія:

а) введено преподаваніе, въ качествѣ необязательныхъ

предметовъ, практической электротехники, теоріи вѣроятностей, варіаціоннаго исчисленія, гигіены и подачи первой помощи и кромѣ того нѣкоторыхъ другихъ частныхъ курсовъ въ области инженерныхъ знаній;

б) переработаны и расширены программы теоретической, строительной и прикладной механики, гидравлики, водоснабженія и водостоковъ.

Примѣчаніе. Новѣйшія открытія и изобрѣтенія въ области наукъ, преподаваемыхъ въ Институтѣ, еще не включенныя въ программы, излагаются профессорами по дополнительнымъ программамъ.

Для практическаго ознакомленія студентовъ съ различными инженерными сооруженіями и техническими работами, кромѣ существовавшихъ издавна командировокъ ихъ на лѣтнее каникулярное время въ качествѣ практикантовъ, на изысканія, постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ и шоссейныхъ путей, водяныхъ сообщеній и т. д., организованы ежегодныя экскурсіи студентовъ старшихъ курсовъ подъ руководствомъ профессоровъ для осмотра механическихъ и строительныхъ заводовъ и различныхъ инженерныхъ сооруженій не только въ предѣлахъ Россіи, но и заграницею.

Въ цѣляхъ улучшенія постановки учебнаго дѣла въ разсматриваемый періодъ при Институтѣ устроены и оборудованы электротехническая и фотографическая лабораторіи, а также значительно расширены и пополнены новыми приборами механическая, химическая и гидравлическая лабораторіи и физическій кабинетъ.

Указанныя мѣры, связанныя неизбѣжно съ увеличеніемъ расходовъ, были выполнены успѣшно благодаря послѣдовавшему въ означенный періодъ назначенію нѣкоторыхъ спеціальныхъ кредитовъ:

а) на увеличеніе штата Института . . . . по 36.870 р. ежегод.

б) на удешевленіе учебныхъ пособій, на командировки окончившихъ курсъ заграницу и на усиленіе средствъ Института . . . . . 15.000 „ „

в) на производство въ механической и химической лабораторіяхъ обширныхъ изслѣдованій по изученію свойствъ рельсовой стали съ дополнительнымъ оборудованіемъ обѣихъ лабораторій и съ устройствомъ механической мастерской (въ теченіе 7 лѣтъ) . . . . до 236.000 р.

Открытое при Институтѣ 1-го октября 1905 года Николаевское, имени Августѣйшаго Предсѣдателя комитета Сибирской желѣзной дороги, общежитіе студентовъ Института продолжаетъ свою полезную дѣятельность, предоставляя за недорогую плату удобное помѣщеніе для 50 студентовъ.

Учрежденная при общежитіи столовая, которою могутъ пользоваться и студенты, не живущіе въ общежитіи, отпускаетъ ежегодно болѣе 40.000 обѣдовъ по цѣнѣ отъ 30 до 40 коп.

Императорское Московское Инженерное училище вѣдомства путей сообщенія.

А. Исторія его возникновенія.

Съ развитіемъ нашей промышленности и съ увеличеніемъ протяженія строящихся и открытыхъ для общаго пользованія русскихъ желѣзныхъ дорогъ число инженеровъ путей сообщенія, выпускаемыхъ изъ Института Императора Александра I-го, оказалось недостаточнымъ. Наряду съ этимъ обнаружился значительный наплывъ молодыхъ людей, стремящихся поступить въ наши технические институты и въ большомъ числѣ не имѣющихъ возможности достигнуть своего желанія за недостаткомъ мѣстъ.

Въ виду такого положенія дѣла инженернаго образованія въ сентябрѣ 1895 года Министромъ Путей Сообщенія было представлено на Высочайшее Государя Императора благовоззрѣніе, вмѣстѣ съ данными о пріемѣ студентовъ въ Институтъ инженеровъ путей сообщенія,

предположеніе о необходимости открыть въ вѣдомствѣ новое высшее техническое учебное заведеніе съ цѣлью подготовленія инженеровъ для службы на путяхъ сообщенія. Его Императорскому Величеству благоугодно было одобрить это предположеніе и Высочайше повелѣть немедленно приступить къ разработкѣ означеннаго вопроса.

Вслѣдствіе сего образованнымъ по распоряженію Министра Путей Сообщенія совѣщаніемъ, подъ предсѣдательствомъ управляющаго Учебнымъ Отдѣломъ Министерства, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Волкова, и при участіи многихъ компетентныхъ въ дѣлѣ высшаго техническаго образованія лицъ, были выработаны основанія устройства новаго разсадника инженернаго образованія, которыя затѣмъ подверглись окончательному обсужденію въ особомъ совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія.

Согласно съ этими основаніями были составлены проекты положенія, штата и примѣрнаго учебнаго плана упомянутаго новаго учебнаго заведенія, предположеннаго къ открытію въ Москвѣ въ составѣ 3 курсовъ подъ названіемъ „Московское Инженерное училище вѣдомства путей сообщенія". По разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ Государственномъ Совѣтѣ, положеніе и штатъ училища удостоились 23 мая 1896 года Высочайшаго утвержденія, а 24 мая послѣдовало особое Высочайшее повелѣніе о наименованіи Московскаго Инженернаго училища „Императорскимъ".

Открытіе училища состоялось 14 сентября 1896 года во временномъ наемномъ помѣщеніи.

Съ наступленіемъ строительнаго періода 1897 года на пріобрѣтенномъ Министерствомъ Путей Сообщенія участкѣ земли на Бахметевской улицѣ въ Москвѣ, начата постройка собственныхъ зданій Инженернаго училища: главнаго дома для учебныхъ помѣщеній съ домовою церковью и для общежитія студентовъ, отдѣльнаго дома для химической лабораторіи и флигелей для квартиръ служащихъ. Сооруженіе этихъ зданій возложено на учре-

жденную съ Высочайшаго соизволенія временную строительную комиссію по утвержденному Министромъ Путей Сообщенія проекту, разсмотрѣнному предварительно въ Инженерномъ Совѣтѣ. По Высочайше утвержденнымъ мнѣніямъ Государственнаго Совѣта разрѣшено израсходовать для этой цѣли изъ средствъ училищнаго желѣзнодорожнаго фонда 1.246.707 рублей, кромѣ покупки участка земли, которая обошлась въ 71.175 рублей.

Императорское Московское Инженерное училище, имѣя цѣлью подготовленіе инженеровъ для практической дѣятельности преимущественно строительной спеціальности, по своей организаціи и отчасти по характеру своей учебно-воспитательной дѣятельности отличается нѣкоторыми существенными особенностями отъ другихъ высшихъ техническихъ учебныхъ заведеній.

Продолжительность курса ученія въ Инженерномъ училищѣ ограничена 3-мя годами, причемъ послѣ окончанія этого собственно теоретическаго курса учащіеся обязаны пробыть на практическихъ занятіяхъ въ вѣдомствѣ путей сообщенія въ теченіе 2 строительныхъ періодовъ.

Учебный курсъ Инженернаго училища по составу и объему общенаучныхъ и спеціальныхъ предметовъ не отличается отъ установленнаго въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія, но въ немъ опущены нѣкоторые отдѣлы послѣдняго, имѣющіе лишь теоретическій интересъ и необходимые только для будущихъ ученыхъ и преподавателей. Въ программахъ по спеціальнымъ предметамъ преподаванія опущены также отдѣлы, не имѣющіе прямого отношенія къ строительному дѣлу. Сокращенія сдѣланы и по отдѣлу упражненій въ проектированіи. Изъ числа обязательныхъ упражненій этого рода исключено составленіе полныхъ проектовъ сложныхъ строительныхъ сооруженій и механизмовъ, которому посвящается все время на V курсѣ Института инженеровъ путей сообщенія, но зато значительно расширены упражненія въ пріемахъ проектированія строительныхъ сооруженій. Такъ какъ вмѣстѣ съ этимъ учебные семестры въ Инженерномъ училищѣ увеличены по сравненію съ Инсти-

тутомъ, то и продолжительность всего учебнаго курса при той же научной высотѣ преподаванія оказалось возможнымъ ограничить тремя годами.

Вышеуказанныя отступленія отъ установившагося у насъ типа высшихъ техническихъ учебныхъ заведеній имѣютъ цѣлью возможно ранѣе выпускать молодыхъ людей на поприще практической жизни.

При существующемъ въ нашихъ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ 8-лѣтнемъ курсѣ учащаяся молодежь обыкновенно оканчиваетъ среднее образованіе въ возрастѣ отъ 18 до 22 лѣтъ, а высшее образованіе въ 5-курсныхъ институтахъ очень немногіе оканчиваютъ раньше 25—27 лѣтъ. При такомъ сравнительно позднемъ выходѣ на практику молодые инженеры задерживаются на школьной скамьѣ для подготовительныхъ занятій, уже достигнувъ гражданскаго совершеннолѣтія и, слѣдовательно, въ томъ возрастѣ, когда имъ слѣдуетъ уже работать на поприщѣ производительнаго труда. Между тѣмъ изученіе практики и дѣйствительной жизни выгоднѣе начинать раньше съ болѣе свѣжими силами и съ меньшею требовательностью относительно удобствъ жизни и размѣровъ вознагражденія.

Въ Московскомъ Инженерномъ училищѣ, сообразно съ его цѣлью подготовлять практическихъ дѣятелей для технической службы, обращено особенное вниманіе на упражненія учащихся въ приложеніи научныхъ знаній къ вопросамъ практики въ формѣ клаузуръ, репетицій и занятій въ чертежныхъ и въ лабораторіяхъ. Лѣтніе мѣсяцы посвящаются на упражненія студентовъ въ геодезическихъ съемкахъ, въ изысканіяхъ, а также на осмотръ работъ и сооруженій подъ руководствомъ преподавателей.

По окончаніи 3-лѣтняго училищнаго курса студенты Инженернаго училища распредѣляются распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія на обязательную строительную и инженерную практику въ теченіе двухъ строительныхъ періодовъ. Только послѣ признанія совѣтомъ училища удовлетворительными отчетовъ объ этихъ занятіяхъ, удостовѣренныхъ и снабженныхъ одобритель-

ными отзывами техническихъ начальствъ, практиканты могутъ получить дипломы на званіе инженера-строителя съ присвоенными ему правами: на производство строительныхъ работъ и на составленіе проектовъ всякаго рода сооруженій, и на чинъ губернскаго секретаря въ случаѣ опредѣленія въ государственную службу.

Такимъ образомъ питомцы Московскаго Инженернаго училища вступаютъ на дѣйствительную техническую службу полноправными инженерами уже послѣ пріобрѣтенія достаточныхъ знаній по строительной практикѣ и технической дѣятельности, а также и нѣкоторой опытности въ этомъ дѣлѣ.

Въ видахъ наилучшаго обезпеченія успѣшности занятій студентовъ въ Инженерномъ училищѣ состоятъ особые профессора-наблюдатели, по одному для каждаго курса, которые слѣдятъ за успѣхами учащихся и помогаютъ имъ указаніями и разъясненіями въ усвоеніи преподаваемаго и въ приготовленіи къ репетиціямъ и экзаменамъ. Профессора-наблюдатели, имѣя казенныя квартиры въ училищномъ зданіи, могутъ близко слѣдить за времяпрепровожденіемъ и занятіями студентовъ, въ особенности тѣхъ, которые живутъ въ общежитіи при училищѣ.

Общежитіе для студентовъ Инженернаго училища находится въ томъ же домѣ, гдѣ и учебныя помѣщенія, и разсчитано на 150 полныхъ пансіонеровъ. Кромѣ того, завтракомъ и обѣдомъ въ общежитіи могутъ пользоваться за особую плату еще до 200 экстерновъ.

За право ученія съ каждаго студента взимается по 100 р. въ годъ, а за полный пансіонъ въ общежитіи, сверхъ того, по 300 рублей. Бѣднѣйшіе изъ студентовъ-экстерновъ могутъ быть освобождены отъ платы за ученіе.

Годовой расходъ на содержаніе училища по Высочайше утвержденнымъ штатамъ опредѣленъ первоначально въ 79.850 рублей, а впослѣдствіи увеличенъ до 112.390 руб., не считая затратъ изъ спеціальныхъ средствъ училища, которыя получаются главнымъ образомъ отъ платы за ученіе.

Б. Число студентовъ по годамъ.

Численный составъ Императорскаго Московскаго Инженернаго училища съ перваго года его существованія сталъ быстро расти, какъ видно изъ слѣдующей таблицы, въ которой приведено количество студентовъ по курсамъ, начиная съ года его учрежденія, и число окончившихъ теоретическій курсъ училища съ перваго выпуска:

Года.	I курсъ.	II курсъ.	III курсъ.	Всего.	Выпуски окончившихъ теоретическій курсъ.
1896 — 7	63	—	—	63	—
1897 — 8	97	44	—	141	—
1898 — 9 . . .	132	77	27	236	—
1899 — 1900 . .	149	99	52	300	I вып. 24—1899 года.
1900 — 1 . . .	156	108	84	348	II „ 51—1900 „
1901 — 2 . . .	157	129	87	373	III „ 64—1901 „
1902 — 3 . . .	132	146	79	357	IV „ 59—1902 „
1903 — 4	150	105	124	379	V „ 67—1903 „
1904 — 5	156	130	104	390	VI „ 77—1904 „
					342

В. Результаты выпусковъ.

Изъ числа окончившихъ въ 1899 году теоретическій курсъ Императорскаго Московскаго Инженернаго училища 24 студентовъ, которые тогда же были командированы Министерствомъ Путей Сообщенія на строительную и вообще инженерную практику, 19 практикантовъ своевременно представили въ училище требуемые по утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія 20 сентября 1899 года правиламъ отчеты о своей практикѣ съ удостовѣреніями техническихъ начальствъ, которые и были разсмотрѣны установленнымъ порядкомъ, и послѣ устной защиты отчетовъ 18 практикантовъ признаны заслужи-

вающими диплома на званіе инженера-строителя, въ которомъ и были утверждены Министромъ Путей Сообщенія. Этотъ первый выпускъ инженеровъ-строителей состоялся въ 1901 году. Въ 1902 году было удостоено дипломовъ на означенное званіе 46 практикантовъ, въ 1903 г. — 59 и въ 1904 г. — 58 практикантовъ. За все время своего существованія Императорское Московское Инженерное училище выпустило 181 инженера-строителя, которые всѣ состоятъ на службѣ въ вѣдомствѣ путей сообщенія по эксплоатаціи и на постройкахъ желѣзныхъ дорогъ и по водянымъ путямъ сообщенія, а также въ торговыхъ портахъ. Большая часть инженеръ-строителей состоитъ въ должностяхъ начальниковъ дистанцій и ихъ помощниковъ, начальниковъ участковъ, инженеровъ при техническихъ отдѣлахъ управленій дорогъ. Кромѣ того, 2 инженера-строителя состоятъ одновременно сверхштатными преподавателями Московскаго Инженернаго училища, одинъ — служитъ штатнымъ преподавателемъ Томскаго Технологическаго института и три — штатными преподавателями въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ. Какъ видно изъ отзывовъ техническихъ начальствъ, инженеры-строители оказываются практически подготовленными и умѣлыми руководителями работъ. Теоретическія же знанія, получаемыя ими прохожденіемъ трехлѣтняго курса наукъ, оказываются вполнѣ достаточными для занятія отвѣтственныхъ инженерныхъ мѣстъ.

Техническія желѣзнодорожныя училища.

Число учениковъ и училищъ на 1895 г.

Къ началу 1895 г. въ вѣдомствѣ Министерства Путей Сообщенія состояло 30 техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, устроенныхъ на основаніи Высочайше утвержденнаго 7 апрѣля 1886 г. Положенія и предназначенныхъ къ подготовленію второстепенныхъ техниковъ желѣзнодорожной службы.

Общее число учениковъ въ 30-ти техническихъ желѣз-

нодорожныхъ училищахъ составляло къ началу 1895 года всего 2.193 человѣка.

Открытіе новыхъ училищъ.

Съ тѣхъ поръ въ теченіе десятилѣтія 1895—1905 гг. открыто 11 новыхъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, изъ которыхъ 2 устроены, въ видѣ опыта, по особому типу съ нѣкоторыми измѣненіями въ программѣ курса, имѣющими въ виду подготовленіе второстепенныхъ техниковъ по строительной спеціальности, остальныя 9 училищъ устроены по тому же плану, какъ и первоначально учрежденныя учебныя заведенія этого рода. Кромѣ того, при двухъ училищахъ открыты также въ видѣ опыта параллельныя отдѣленія I и II классовъ, и при одномъ—I класса. Въ параллельномъ отдѣленіи II класса С.-Петербургскаго техническаго желѣзнодорожнаго училища съ 1904 года введено преподаваніе электротехники, съ цѣлью образованія для желѣзныхъ дорогъ второстепенныхъ техниковъ по электротехническимъ установкамъ.

Число училищъ и учениковъ къ 1905 году.

Такимъ образомъ къ началу 1905 года число училищъ составляетъ вмѣсто существовавшихъ въ 1895 году 30-ти училищъ съ 2193 учащимися—41 училище съ 3584 учащимися.

Результаты выпусковъ.

Въ 1895 году состояло на службѣ на желѣзныхъ дорогахъ 3994 питомца техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, которые слѣдующимъ образомъ распредѣлялись по спеціальнымъ службамъ:

по службѣ тяги 2588 ч., т. е. 65% общаго числа,
по службѣ ремонта пути и зданій 923 ч., т. е. 23%
по службѣ движенія и телеграфа 185 ч., т. е. 5%,
по службѣ канцелярской и счетоводства 298 ч., т. е. 7%.

Изъ 6059 нынѣ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ питомцевъ этихъ училищъ:

на службѣ тяги состоятъ 3506, т. е. 58%,

на службѣ пути 1774, т. е. 29%,

на службѣ движенія 481, т. е. 8% и

на службахъ канцелярской и счетоводной 298, т. е. 5% (преимущественно слабыхъ здоровьемъ или оказавшихся неспособными къ техническимъ службамъ).

Изъ 3506 служащихъ по тягѣ—2367, т. е. 67%. состоятъ въ должностяхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ. Въ должностяхъ ревизоровъ тяги, начальниковъ депо и ихъ помощниковъ, монтеровъ, мастеровъ цеховъ и ихъ помощниковъ—352, т. е. 10%. Слесарями состоятъ 421, т. е. 12%, и на положеніи учениковъ и на прочихъ низшихъ должностяхъ работаютъ 366, т. е. 11%.

На службѣ пути изъ общаго числа—1774 человѣкъ состоятъ: дорожными мастерами и старшими рабочими, техниками, чертежниками и десятниками—1154, т. е. 65%, начальниками участковъ и ихъ помощниками и смотрителями зданій—135, т. е. около 8%. На занятіяхъ практикантовъ и на прочихъ низшихъ должностяхъ — 485, т. е. 27%.

На службѣ движенія изъ общаго числа 481 —должности ревизоровъ, контролеровъ, начальниковъ станцій и ихъ помощниковъ, механиковъ и надсмотрщиковъ телеграфа занимаютъ 254, т. е. около 53%, остальные 227, т. е. 47%, занимаютъ должности телеграфистовъ и практикантовъ.

Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія.

Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія, существующее на основаніи Высочайше утвержденнаго 28 мая 1883 года Положенія и утвержденнаго Министромъ Путей Сообщенія 8 іюля того же года Устава, предназначено для подготовленія ближайшихъ помощниковъ инженеровъ по шоссейнымъ и водянымъ путямъ сообщенія.

Въ 1895 году число учениковъ въ училищѣ кондукторовъ составляло 129 человѣкъ: въ I классѣ — 50, во II—42 и въ III—37 человѣкъ.

Къ началу 1905 года численный составъ этого учебнаго заведенія уменьшился до 113 учащихся (43 въ I кл., 43 во II кл. и 27 въ III кл.), что объясняется сокращеніемъ сверхкомплектнаго пріема учащихся въ I классъ по педагогическимъ соображеніямъ. Опытъ нѣсколькихъ лѣтъ показалъ, что при слишкомъ большомъ числѣ учащихся въ одномъ классѣ крайне трудно достигнуть необходимой правильности въ преподаваніи и неизбѣжно понижаются успѣхи учебныхъ занятій.

По свидѣтельству инженеровъ-производителей работъ питомцы Вышневолоцкаго училища кондукторовъ путей сообщенія обладаютъ достаточною научною подготовкою и отличаются толковымъ и усерднымъ отношеніемъ къ возлагаемымъ на нихъ обязанностямъ. Полная пригодность кондукторовъ путей сообщенія къ желѣзнодорожной, главнымъ образомъ, строительной службѣ доказывается тѣмъ обстоятельствомъ, что они занимаютъ значительное число отвѣтственныхъ должностей въ этой отрасли.

Съ основанія училища до настоящаго времени выпущено: а) окончившихъ теоретическій курсъ со свидѣтельствомъ 569, б) изъ нихъ удостоены званія кондуктора путей сообщенія и получили аттестаты объ окончаніи полнаго курса ученія 426,

умерло	9
исключено	2
не окончило практику	2.

Изъ этого числа 40 человѣкъ служатъ на желѣзныхъ дорогахъ, остальная же, большая, часть распредѣляется на службѣ по водянымъ и шоссейнымъ путямъ сообщенія.

Рѣчныя училища.

Въ 1895 г. въ вѣдомствѣ путей сообщенія состояло одно рѣчное училище въ Нижнемъ-Новгородѣ, открытое въ 1887 году на основаніи устава, утвержденнаго Министромъ Путей Сообщенія 18 іюня того же года, согласно съ Высочайше утвержденнымъ 27 августа 1869 года мнѣ-

ніемъ Государственнаго Совѣта о порядкѣ учрежденія ремесленныхъ и техническихъ учебныхъ заведеній на счетъ городскихъ, сословныхъ средствъ или на пожертвованія частныхъ лицъ. Нижегородское училище устроено и содержится исключительно на частныя пожертвованія (училище получило лишь единовременныя пособія отъ Министерства Путей Сообщенія въ 1894 и 1899 г.г. по 2000 р. каждый разъ), при участіи преимущественно мѣстныхъ купцовъ и судопромышленниковъ, а также Нижегородскаго Биржевого Комитета. Это учебное заведеніе предназначено для распространенія спеціальныхъ свѣдѣній, необходимыхъ для капитановъ рѣчныхъ пароходовъ.

Открытіе новыхъ училищъ.

Въ 1899 году устроены еще два рѣчныя училища въ городахъ Рыбинскѣ и Благовѣщенскѣ.

Рыбинское училище преобразовано въ учебное заведеніе для подготовленія судоходовъ рѣчного плаванія изъ бывшаго въ Рыбинскѣ мореходнаго класса, который для этой цѣли былъ переданъ въ вѣдомство Министерства Путей Сообщенія, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго въ 9 день апрѣля 1899 года, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ.

Средства на содержаніе Рыбинскаго рѣчного училища составляли ежегодное пособіе отъ казны въ 1000 р., отпускаемое по тому же Высочайшему повелѣнію, и плата за ученіе.

Благовѣщенское рѣчное училище открыто съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, по соглашенію съ Приамурскимъ генералъ-губернаторомъ, на средства, собранныя среди мѣстныхъ пароходовладѣльцевъ въ видѣ добровольныхъ пожертвованій.

Въ настоящее время содержаніе этихъ двухъ училищъ обезпечено ежегоднымъ отпускомъ средствъ изъ казны.

Въ 1904 году въ г. Казани учреждено на мѣстныя средства новое рѣчное училище, существующее временно въ видѣ частнаго учебнаго заведенія, на основаніи утвержденнаго Министромъ Путей Сообщенія устава,

составленнаго примѣнительно къ положенію 10 іюня 1902 года.

Въ 1895 году число учениковъ въ единственномъ существовавшемъ въ то время рѣчномъ училищѣ вѣдомства путей сообщенія составляло 109 человѣкъ. Къ 1905 г. въ рѣчныхъ училищахъ Нижегородскомъ, Рыбинскомъ, Благовѣщенскомъ и Казанскомъ общее число учащихся достигаетъ 400 человѣкъ.

До 1895 г. въ единственномъ въ то время Нижегородскомъ рѣчномъ училищѣ окончило курсъ 119 судоходовъ, изъ которыхъ большинство служило на волжскихъ судахъ и пароходахъ. Къ 1905 г. общее число окончившихъ курсъ въ рѣчныхъ училищахъ вѣдомства путей сообщенія составляетъ 557 человѣкъ.

Большинство окончившихъ курсъ рѣчныхъ училищъ состоятъ въ должностяхъ помощниковъ командировъ рѣчныхъ пароходовъ, лоцмановъ и др. Нѣкоторые занимаютъ такія отвѣтственныя должности, какъ помощника инспектора судоходства въ округѣ путей сообщенія и начальника судоходной дистанціи. Лишь незначительный процентъ не состоитъ на службѣ по судоходству.

Общеобразовательныя желѣзнодорожныя училища.

На ряду съ заботами объ устройствѣ спеціальныхъ училищъ для подготовленія техниковъ желѣзнодорожной службы Министерствомъ Путей Сообщенія принимались мѣры къ умноженію числа общеобразовательныхъ учебныхъ заведеній, предназначенныхъ для образованія дѣтей служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Общеобразовательныя желѣзнодорожныя школы состоятъ частью въ вѣдомствѣ Министерства Народнаго Просвѣщенія и устроены по типу двухклассныхъ и одноклассныхъ сельскихъ училищъ и городскихъ училищъ по положенію 1872 года, частью въ духовномъ вѣдомствѣ (двухклассныя и одноклассныя церковно-приходскія училища). Содержатся такія училища на средства желѣзныхъ дорогъ. Къ 1895 г. число общеобразовательныхъ желѣзнодорожныхъ училищъ составляло 142 съ 10.750 учащимися. По послѣд-

нимъ свѣдѣніямъ число ихъ 276 съ 31.709 учащимися обоихъ половъ. На содержаніе ихъ израсходовано было за 1902 г.—475.000 рублей.

Главнѣйшія мѣропріятія законодательнаго и административнаго характера въ области учебнаго дѣла.

Императорское Московское Инженерное училище.

Послѣ введенія въ дѣйствіе Высочайше утвержденныхъ 23 мая 1896 года Положенія и штата Московскаго Инженернаго училища, открытаго въ сентябрѣ того же года, Министерствомъ Путей Сообщенія были приняты мѣры къ установленію правилъ, программъ и инструкцій, направляющихъ дѣятельность этого учебнаго заведенія.

Въ мартѣ 1897 г. одобрены Министромъ проектированныя совѣтомъ училища программы преподаванія учебныхъ предметовъ.

Затѣмъ составлены для училища программы лѣтнихъ практическихъ занятій, которыя, послѣ примѣненія ихъ въ видѣ опыта въ теченіе 1 года, 27 мая 1898 года были утверждены Министромъ Путей Сообщенія съ нѣкоторыми измѣненіями, согласно указаніямъ этого опыта. Въ томъ же году были выработаны Совѣтомъ Инженернаго училища и одобрены Министерствомъ Путей Сообщенія подробныя правила, опредѣляющія требованія, которымъ должны удовлетворять лица, желающія вступить въ число преподавателей училища. Требованія включаютъ обязательное прочтеніе пробной лекціи для лицъ, не состоявшихъ лекторами въ другихъ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, если они вмѣстѣ съ тѣмъ должны, немедленно по назначеніи ихъ преподавателями училища, читать лекціи по соотвѣтственному предмету. Совѣтомъ училища были выработаны правила пользованія основною библіотекою училища для служащихъ, студентовъ и нѣкоторыхъ постороннихъ лицъ. Въ видахъ облегченія учащихся и сокращенія продолжительности экзаменовъ, переходные экзамены были по нѣкоторымъ предметамъ на I и II курсахъ временно замѣнены оцѣнкой годовыхъ занятій.

По Положенію объ Императорскомъ Московскомъ Инженерномъ училищѣ студенты, окончившіе въ немъ трехлѣтній теоретическій курсъ, командируются Министерствомъ Путей Сообщенія на строительную или вообще инженерную практику въ теченіе 2 строительныхъ періодовъ. Въ виду важнаго значенія этой практики для оканчивающихъ теоретическій курсъ Инженернаго училища, Министерствомъ Путей Сообщенія было обращено особое вниманіе на разработку какъ основаній и плана организаціи обязательной практики, такъ и на то, чтобы всѣ прошедшіе теоретическій курсъ студенты могли быть опредѣляемы на мѣста. По утвержденнымъ 20 сентября 1899 г. правиламъ студенты, прошедшіе полный теоретическій курсъ училища, командируются Министерствомъ Путей Сообщенія на практику по строительнымъ работамъ, изысканіямъ, съемкамъ, занятіямъ въ техническомъ отдѣлѣ Управленій дорогъ и по эксплоатаціи и за все время пребыванія на таковой состоятъ въ распоряженіи своего техническаго начальства наравнѣ съ прочими служащими въ томъ же Управленіи и вмѣстѣ съ симъ остаются подъ наблюденіемъ начальства училища. Во все время нахожденія своего на обязательной практикѣ практикантъ долженъ составлять подробные отчеты о своихъ занятіяхъ по опредѣленной для каждой спеціальности программѣ. Если удостовѣренія техническаго начальства свидѣтельствуютъ объ успѣшности занятій практиканта и если представленные имъ отчеты признаны Совѣтомъ Инженернаго училища удовлетворительными, практикантъ допускается къ устному объясненію его отчета передъ комиссіей спеціалистовъ и, на основаніи этихъ отчетовъ и объясненій, утверждается въ званіи инженера строителя. По утвержденіи правилъ обязательной практики Министерство озабочивалось, чтобы начальства, въ распоряженіе которыхъ командируются практиканты инженернаго училища, принимали всѣ необходимыя мѣры и оказывали возможно близкое участіе въ направленіи занятій ихъ на означенной практикѣ, а также, чтобы практикантамъ поручались такія занятія и работы, въ кото-

рыхъ они могли бы пополнять пріобрѣтенныя въ училищѣ научныя свѣдѣнія практическими познаніями, нужными для ихъ будущей отвѣтственной технической службы и дѣятельности. Начальствамъ техническихъ учрежденій предложено также обращать особенное вниманіе на то, чтобы отзывы на отчетахъ практикантовъ строго соотвѣтствовали дѣйствительности и способствовали наилучшему направленію ихъ дѣятельности. Обращено также вниманіе на устраненіе всякихъ перерывовъ въ занятіяхъ практикантовъ и на то, чтобы все время, назначаемое на обязательную практику, употреблялось ими съ наибольшей производительностью.

Высочайше утвержденнымъ 23 мая 1896 г. Положеніемъ въ число студентовъ Императорскаго Московскаго Инженернаго училища допущенъ пріемъ окончившихъ курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ. Въ виду тѣхъ неудобствъ, которыя были обнаружены при пріемѣ студентовъ на I курсъ училища, Министромъ Путей Сообщенія по всеподданнѣйшему докладу 3 мая 1902 года было испрошено Высочайшее соизволеніе на предоставленіе Министру, въ видѣ временной мѣры и впредь до пересмотра и измѣненія въ законодательномъ порядкѣ условій пріема студентовъ въ Императорское Московское Инженерное училище, прекратить пріемъ на I курсъ Инженернаго училища окончившихъ курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, а также лицъ, со времени выхода которыхъ изъ средняго учебнаго заведенія прошло болѣе двухъ лѣтъ. Вслѣдствіе увеличенія состава учащихся и потребовавшагося для этого расширенія училищныхъ помѣщеній и учебныхъ учрежденій, а также въ виду выяснившейся необходимости значительныхъ расходовъ на веденіе практическихъ занятій студентовъ Министерствомъ Путей Сообщенія было возбуждено въ законодательномъ порядкѣ ходатайство объ увеличеніи штатныхъ ассигнованій на содержаніе Инженернаго училища. По Высочайше утвержденному 26 февраля 1901 года сомнѣнію Государственнаго Совѣта штатная сумма на содержаніе этого учебнаго заведенія увеличена съ 79.850 р.

до 112.390 р. Въ 5-й день января сего года воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе мнѣнія Государственнаго Совѣта о предоставленіи права на производство всякаго рода строительныхъ работъ и составленія проектовъ всякихъ зданій и сооруженій лицамъ, окончившимъ курсъ въ высшихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ и въ томъ числѣ въ Императорскомъ Московскомъ Инженерномъ училищѣ. Означенное право распространяется также и на тѣхъ лицъ, которыя удостоены званія инженера-строителя до изданія настоящаго узаконенія. Приведенный законъ 5 мая 1904 г. устраняетъ заключавшееся въ ст. 15 Положенія объ училищѣ ограниченіе правъ инженеровъ-строителей относительно производства строительныхъ работъ и составленія проектовъ.

Объ испытаніяхъ на званіе инженера-строителя постороннихъ лицъ.

На основаніи пар. 21 Высочайше утвержденнаго Положенія объ Императорскомъ Московскомъ Инженерномъ училищѣ, лица, по образованію имѣющія право на поступленіе въ училище и прослужившія на технической практикѣ не менѣе двухъ лѣтъ, могутъ получать званіе инженера-строителя съ присвоенными сему званію правами, по выдержаніи ими испытанія изъ установленнаго въ училищѣ курса по программѣ, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія.

10 августа 1901 года были утверждены Министромъ Путей Сообщенія подробныя правила такихъ испытаній и 30 октября того же года—программы.

Со времени установленія этихъ испытаній утверждены 3 постороннихъ лица, выдержавшихъ таковыя.

Техническія желѣзнодорожныя училища.

Въ виду выяснившейся на опытѣ необходимости измѣненій въ программахъ преподаванія, установленныхъ для техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ при преобразованіи ихъ по положенію 1886 г., предпринятъ пересмотръ этихъ программъ и учебнаго плана упомянутыхъ училищъ, и по нѣкоторымъ предметамъ курса вновь со-

ставленныя программы уже утверждены и преподаны училищамъ для руководства.

Число желающихъ поступить въ техническія желѣзнодорожныя училища съ каждымъ годомъ возрастаетъ, между тѣмъ число дѣтей служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ въ составѣ учащихся техническихъ училищъ далеко не соотвѣтствовало цѣли образованія второстепенныхъ техниковъ желѣзнодорожной службы преимущественно изъ дѣтей такихъ служащихъ. Явленіе это въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ того, что содержаніе дѣтей служащихъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, въ большинствѣ людей бѣдныхъ, вдали отъ семьи на частныхъ квартирахъ соединено съ большими неудобствами и непосильными расходами. Съ цѣлью устранить означенныя затрудненія Министерство Путей Сообщенія принимало мѣры къ открытію новыхъ и расширенію существующихъ при техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ общежитій, въ которыхъ ученики за недорогую плату (въ среднемъ отъ 10 до 12 р. въ мѣс.) пользуются здоровымъ помѣщеніемъ и содержаніемъ, а также правильнымъ воспитательнымъ надзоромъ. Въ 1895 г. общежитія существовали лишь при 14 училищахъ изъ 30 (46,6%), въ настоящее же время изъ 41 училища общежитія имѣются при 32 училищахъ (78%).

Въ виду недостаточности средствъ, которыя отпускаются на это дѣло Управленіями желѣзныхъ дорогъ и мѣстными благотворительными Попечительствами, въ 1895 г. Министерствомъ Путей Сообщенія было исходатайствовано въ законодательномъ порядкѣ Высочайшее соизволеніе на отпускъ Попечительствамъ и желѣзнодорожнымъ управленіемъ для устройства и содержанія общежитій учениковъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ свободныхъ остатковъ отъ средствъ училищнаго фонда. На этомъ основаніи производятся въ случаѣ нужды денежныя выдачи на постройку зданій для общежитій, на обзаведеніе и пополненіе хозяйственнаго инвентаря.

Съ цѣлью облегчить желѣзнодорожнымъ служащимъ

обученіе ихъ дѣтей въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ, въ 1897 г., съ Высочайшаго соизволенія, учрежденъ особый благотворительный капиталъ имени Императора Александра III свыше 100.000 рублей, который образовался отъ пожертвованій, собранныхъ по вѣдомству путей сообщенія для увѣковѣченія памяти въ Бозѣ почившаго Монарха. Проценты съ этого капитала предназначены для выдачи стипендій учащимся въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ изъ числа дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ или служившихъ на желѣзныхъ дорогахъ, преимущественно въ видѣ пособій для уплаты за помѣщеніе и содержаніе ихъ въ общежитіяхъ. Кромѣ того съ 1895 до 1905 года учреждено съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія на частныя пожертвованія до 36 стипендій имени разныхъ лицъ, предназначенныхъ частью на содержаніе учениковъ въ общежитіяхъ, частью на пособія для взноса платы за ученіе недостаточныхъ воспитанниковъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

Вслѣдствіе недостатка вакансій для новопоступающихъ въ техническія желѣзнодорожныя училища, съ начала 1903—04 учебнаго года было открыто временно параллельное отдѣленіе I класса въ Кременчугскомъ училищѣ, по распоряженію Министерства Путей Сообщенія, которое затѣмъ удостоилось Высочайшаго утвержденія 2 января 1904 года по всеподданнѣйшему докладу Господина Министра Путей Сообщенія. Благодаря этой мѣрѣ, оказалось возможнымъ принять въ 1903 г. въ Кременчугское училище всѣхъ выдержавшихъ въ немъ вступительныя испытанія.

Въ настоящее время существованіе вышеозначеннаго параллельнаго отдѣленія продолжено и открыто такое-же отдѣленіе для второго класса Кременчугскаго техническаго желѣзнодорожнаго училища и кромѣ того опытъ устройства параллельныхъ отдѣленій рѣшено распространить еще на 2 училища: С.-Петербургское для I и II классовъ и Тифлисское для одного I класса.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, воспослѣдо-

вавшаго 23 іюля 1904 года по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, въ С.-Петербургскомъ техническомъ желѣзнодорожномъ училищѣ съ начала 1904—05 учебнаго года открыто параллельное отдѣленіе двухъ первыхъ классовъ. Во второмъ отдѣленіи введенъ спеціальный электротехническій курсъ, съ цѣлью образованія для желѣзныхъ дорогъ второстепенныхъ техниковъ по электротехническимъ установкамъ и ближайшему наблюденію за ихъ исправностью и работою. Спеціализація курса начинается со II-го класса, причемъ въ этомъ и въ III классѣ вводится преподаваніе электротехники съ нѣсколько расширеннымъ отдѣломъ физики объ электричествѣ и магнитизмѣ и съ соотвѣтственными сокращеніями курсовъ паровой механики и желѣзнодорожнаго дѣла. Остальные предметы въ электротехническомъ отдѣленіи преподаются въ объемѣ, установленномъ для всѣхъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ учебнымъ планомъ и программами преподаванія.

Въ виду новизны дѣла, прежде утвержденія программъ и учебнаго плана на электротехническомъ отдѣленіи въ законодательномъ порядкѣ, распредѣленіе учебныхъ занятій и программъ преподаванія, одобренное Министромъ Путей Сообщенія, введено на 1904—05 учебный годъ въ видѣ опыта.

Рѣчныя училища.

Улучшеніе состава старшихъ служащихъ на нашихъ судахъ внутренняго плаванія издавна озабочивало Министерство Путей Сообщенія.

Въ этихъ видахъ, для установленія организаціи рѣчныхъ училищъ на болѣе прочныхъ основаніяхъ, Министерство Путей Сообщенія приступило къ выработкѣ положенія и штатовъ рѣчныхъ училищъ.

Разработка основаній организаціи рѣчныхъ училищъ была возложена Министерствомъ Путей Сообщенія на особую комиссію изъ лицъ, близко знакомыхъ съ судоходнымъ дѣломъ, и изъ спеціалистовъ по профессіональному образованію. Выработанные комиссіею положеніе и

штаты рѣчныхъ училищъ вѣдомства Путей Сообщенія Высочайше утверждены 10 іюня 1902 г. На основаніи новаго закона рѣчныя училища могутъ быть учреждаемы двухъ разрядовъ: 3-классныя (I р.) и 2-классныя (II. р.). Для поступленія въ 1-й общеобразовательный классъ перворазряднаго училища требуется достиженіе 16-лѣтняго возраста, предварительное плаваніе на морскихъ или рѣчныхъ паровыхъ судахъ въ теченіе 3 мѣсяцевъ и познанія въ объемѣ курса двухкласнаго сельскаго училища, для поступленія во 2-й классъ (1 спеціальный) окончаніе городского училища по положенію 1872 г. Въ двухклассныя училища II разряда принимаются окончившіе курсъ одноклассной начальной школы въ возрастѣ не моложе 18 лѣтъ, при условіи предварительнаго плаванія въ теченіе 12 мѣсяцевъ. Для полученія аттестата объ окончаніи курса, сверхъ прохожденія теоретическаго курса, установлена обязательная служба на паровыхъ судахъ не менѣе 18 мѣсяцевъ. Содержаніе рѣчныхъ училищъ отнесено на счетъ мѣстныхъ средствъ, въ случаѣ же недостаточности таковыхъ Министерству Путей Сообщенія предоставлено входить съ представленіемъ въ законодательномъ порядкѣ объ обезпеченіи содержанія училища изъ средствъ Государственнаго Казначейства.

Съ изданіемъ положенія о рѣчныхъ училищахъ основанія организаціи этихъ учебныхъ заведеній были сообщены Министерствомъ Путей Сообщенія начальникамъ округовъ Путей Сообщенія, на которыхъ было возложено ознакомленіе съ такими основаніями мѣстныхъ земствъ, городскихъ общественныхъ управленій, пароходныхъ обществъ и частныхъ лицъ и привлеченіе ихъ къ пожертвованіямъ на устройство рѣчныхъ училищъ.

Съ начала 1902—1903 учебнаго года сообразовано съ требованіями, установленными закономъ 10 іюня 1902 г. для рѣчныхъ училищъ II разряда, Рыбинское рѣчное училище. По Высочайше утвержденному 3 января 1905 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта содержаніе этого учебнаго заведенія обезпечено ежегоднымъ ассиг-

нованіемъ изъ средствъ казны установленной по штату суммы въ размѣрѣ 4.956 р.

На основаніи Высочайше утвержденнаго того-же 3 января мнѣнія Государственнаго Совѣта дѣйствіе Положенія 10 іюня 1902 года и штата рѣчныхъ училищъ I разряда распространено на Благовѣщенское училище съ отпускомъ изъ казны на его содержаніе, сверхъ назначенныхъ по штату 8.120 руб., еще по 2.180 руб. въ годъ, потребныхъ по мѣстнымъ условіямъ на содержаніе при названномъ училищѣ механическаго отдѣленія для подготовленія пароходныхъ машинистовъ и на удовлетвореніе въ усиленномъ размѣрѣ нѣкоторыхъ хозяйственныхъ нуждъ училища, всего по 10.300 р. ежегодно.

Курсы для ремесленныхъ учениковъ.

Въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ большого ремонта и коренныхъ желѣзнодорожныхъ депо работаетъ въ качествѣ ремесленныхъ учениковъ и подручныхъ мастеровъ значительное число подростковъ, изъ которыхъ обыкновенно и вырабатываются наиболѣе искусные мастеровые различныхъ цеховъ.

Но условія жизни и ремесленнаго обученія этихъ молодыхъ людей настолько вообще неблагопріятны, что даже и наиболѣе способные изъ нихъ, усваивая лишь одни практическіе пріемы работы, остаются навсегда въ невѣдѣніи тѣхъ научныхъ познаній, безъ коихъ немыслима сознательная и вполнѣ производительная работа въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ; огромное же большинство такихъ учениковъ не усваиваетъ въ достаточной мѣрѣ и пріемовъ ремесленной работы, подвергаясь вмѣстѣ съ тѣмъ неблагопріятнымъ вліяніямъ среды рабочихъ, вообще грубой и въ нѣкоторой своей части и нравственно испорченной.

Желѣзнодорожныя мастерскія, нуждающіяся въ вышеозначенныхъ подросткахъ, какъ въ подручныхъ при мастерахъ, несомнѣнно обязаны озаботиться обставленіемъ этихъ незрѣлыхъ изъ своихъ рабочихъ такими условіями жизни и ремесленнаго обученія, при коихъ они,

устраненные по возможности отъ неблагопріятныхъ нравственныхъ вліяній рабочей среды, могли бы пріобрѣтать, кромѣ навыковъ въ ремесленной работѣ, и нѣкоторыя элементарныя познанія, приложимыя въ избранномъ ими ремеслѣ.

Въ этихъ видахъ Министерствомъ Путей Сообщенія были разработаны предположенія объ учрежденіи курсовъ для ремесленныхъ учениковъ при желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и коренныхъ депо, и воспослѣдовавшее по разсмотрѣніи этихъ предположеній мнѣніе Государственнаго Совѣта 6 мая 1902 года удостоилось Высочайшаго утвержденія. Согласно упомянутому закону, курсы для ремесленныхъ учениковъ имѣютъ цѣлью сообщать учащимся спеціальныя познанія въ томъ мастерствѣ либо производствѣ, въ которомъ они заняты, и принимаются на нихъ грамотные ученики отъ 14 до 18 лѣтъ; учебный курсъ продолжается два года. Курсы учреждаются при главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и коренныхъ депо и содержатся на средства желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее время такіе курсы открыты при Великолуцкихъ мастерскихъ Московской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, при Харьковскихъ мастерскихъ и при депо Славянскъ Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги и при Бологовскихъ мастерскихъ Николаевской желѣзной дороги. Кромѣ того устройство ихъ предположено на Харьково-Николаевской, Московско-Курской и Нижегородской, Сызрано-Вяземской и Варшаво-Вѣнской желѣзныхъ дорогахъ.

Техники путей сообщенія.

Установленіе званія техника путей сообщенія было вызвано необходимостью создать въ вѣдомствѣ путей сообщенія классъ техниковъ, среднихъ между инженерами и низшими техническими агентами, которые, въ качествѣ помощниковъ инженеровъ, могли бы исполнять по проектамъ и указаніямъ послѣднихъ всякаго рода несложныя инженерныя работы, надзирать за устроенными уже пу-

тями сообщенія, заниматься составленіемъ рабочихъ чертежей и т. п. По Высочайше утвержденному 8 февраля 1888 года Положенію, званіе техника путей сообщенія пріобрѣтается выдержаніемъ особаго испытанія въ комиссіяхъ, образуемыхъ при Институтѣ инженеровъ путей сообщенія и при Правленіяхъ Округовъ путей сообщенія по ближайшему указанію Министра Путей Сообщенія. Къ испытаніямъ допускаются только лица съ среднимъ образованіемъ.

Въ первые годы дѣйствія положенія о техникахъ путей сообщенія число желавшихъ подвергнуться означеннымъ испытаніямъ и успѣшно выдержавшихъ ихъ было весьма незначительно, что можетъ быть объяснено, главнымъ образомъ, высокимъ требованіемъ закона относительно образовательнаго ценза допускаемыхъ къ испытаніямъ. Въ 1897 г. было испрошено Высочайшее соизволеніе допускать къ испытаніямъ на званіе техника путей сообщенія въ уважительныхъ случаяхъ, съ особаго каждый разъ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, кромѣ лицъ, получившихъ полное среднее образованіе, также имѣющихъ аттестаты объ окончаніи полнаго курса училища кондукторовъ путей сообщенія, техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и другихъ равныхъ имъ по объему учебнаго курса низшихъ спеціальныхъ учебныхъ заведеній, если такія лица заявили себя продолжительною и полезною службою въ вѣдомствѣ путей сообщенія.

Благодаря такой мѣрѣ, число выдерживающихъ испытанія на званіе техника путей сообщенія значительно увеличилось: въ теченіе 1897 г. было утверждено въ этомъ званіи 18 лицъ, въ 1904 году число это болѣе 70-ти.

Принимая во вниманіе, что среди желѣзнодорожныхъ служащихъ на далекихъ окраинахъ находится не мало такихъ лицъ, которыя, обладая достаточною подготовкою для испытаній на званіе техника путей сообщенія, не могутъ получить его по причинѣ отдаленности мѣста ихъ службы отъ городовъ, гдѣ производятся такія испытанія Министромъ Путей Сообщенія въ 1897, 1899 и 1904 г.г.

были испрошены Высочайшія соизволенія на разрѣшеніе, въ видѣ временной мѣры, производства испытаній на это званіе при Управленіи Уссурійской желѣзной дороги, при постройкѣ Забайкальской въ г. Иркутскѣ и при Управленіи Средне-Азіатской желѣзной дороги.

VI.

Дѣятельность Министерства по улучшенію быта и призрѣнію служащихъ.

Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія съ 1895 г. по 1905 г.

Участниковъ кассы къ 1-му января 1895 года состояло 1.475 человѣкъ, число сіе къ концу 1904 года возросло до 2.077 человѣкъ.

Капиталъ кассы за тотъ же періодъ увеличился съ 3.522.812 руб. 50 коп. (на 1 января 1895 года) до 6.458.850 руб. 36 коп. (на 1 декабря 1904 года).

Въ настоящее время Эмеритальная касса насчитываетъ:

Пенсіонеровъ	103 чел.
Вдовъ бывшихъ участниковъ . . .	421 „
Сиротъ	575 „
Всего .	1.099 чел.

На удовлетвореніе сихъ лицъ причитающимися имъ по Уставу кассы пенсіями ассигновано было въ текущемъ 1904 году изъ средствъ кассы 270.000 рублей.

При учрежденіи Эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія, въ основу ея были положены нѣкоторые расчеты о вѣроятнѣйшемъ движеніи ея капитала, числа участниковъ и пенсіонеровъ, поступленій въ кассу и расходовъ на пенсіи. Этими расчетами касса должна

была впредь руководствоваться при выясненіи вопроса о ея финансовомъ положеніи, степени устойчивости и т. д. Съ теченіемъ времени, однако, дѣйствительные результаты операцій кассы настолько уклонились отъ проектныхъ расчетовъ, что уже въ восьмидесятыхъ годахъ Канцелярія Министра Путей Сообщенія неоднократно указывала на необходимость пересмотра основаній устройства кассы и соотвѣтственнаго измѣненія ея Устава. Въ первое время, это несогласіе дѣйствительныхъ данныхъ съ проектными не внушало какихъ-либо опасеній относительно дальнѣйшаго существованія кассы, въ виду того, что одновременно съ расходами кассы, превысившими предположенныя нормы, значительно увеличились противъ проектныхъ расчетовъ и поступленія съ участниковъ и доходы по капиталамъ кассы, но произведенныя въ 1891 году конверсіи большинства государственныхъ займовъ (изъ $5^1/_2$ и 5 %-ныхъ въ $4^1/_2$ и 4 %-ные), въ которыхъ были помѣщены капиталы кассы, могли вызвать значительное паденіе доходовъ кассы, въ виду чего въ 1892 году уже являлась настоятельная надобность своевременно принять мѣры къ соотвѣтственному увеличенію поступленій въ кассу; о семъ Канцелярія Министра 31 декабря 1892 года представила Господину Министру Путей Сообщенія въ отчетѣ о дѣйствіяхъ кассы за 1891 годъ. Ревизіонная Комиссія, а затѣмъ Совѣтъ Министерства Путей Сообщенія, по разсмотрѣніи этого отчета, вполнѣ присоединившись къ заключенію Канцеляріи, намѣтили рядъ мѣръ, которыя, не вызывая ломки Устава кассы, въ то же время увеличили бы ея доходы, именно:

1) предоставленіе кассѣ обращать наличныя деньги въ закладные листы земельныхъ банковъ и въ облигаціи С.-Петербургскаго и Московскаго Кредитныхъ Обществъ;

2) увеличеніе эмеритальныхъ взносовъ съ участниковъ кассы, состоящихъ на службѣ въ правительственныхъ учрежденіяхъ до 7 % содержанія (вмѣсто прежнихъ 6 %), а съ отчисленныхъ въ частныя предпріятія до 14 % съ окладовъ по чину (вмѣсто 12 %);

3) подчиненіе $7^0/_0$-ному эмеритальному вычету съ четырехъ пятыхъ содержанія—управляющихъ частными желѣзными дорогами, какъ пользующихся правами государственной службы;

4) объ исключеніи изъ Устава кассы ст. 15, на основаніи которой лица, выслужившія съ участіемъ въ кассѣ 35 лѣтъ, освобождались отъ дальнѣйшихъ взносовъ въ кассу.

Признавая эти измѣненія въ Уставѣ кассы вполнѣ цѣлесообразными, Министръ Путей Сообщенія, по сношеніи съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, вошелъ 13 января 1895 года съ представленіемъ по сему предмету въ Государственный Совѣтъ, 5 іюня того же года означенныя предположенія удостоились Высочайшаго утвержденія.

Не ограничиваясь, однако, этими частичными мѣрами, Министръ Путей Сообщенія поручилъ въ 1896 году Особой Комиссіи, подъ предсѣдательствомъ члена Совѣта Министерства Путей Сообщенія, Тайнаго Совѣтника, инженера п. с. Венгржиновича, выяснить настоящее положеніе кассы и выработать проектъ новаго Устава.

Труды названной Комиссіи были разсмотрѣны въ 1900 году въ Соединенномъ Присутствіи Совѣтовъ Министра Путей Сообщенія и Инженернаго, которое, принявъ на видъ, что всѣ расчеты Комиссіи 1896 года, основанныя на данныхъ къ 1 января 1896 года, не имѣли подтвержденія въ дѣйствительныхъ результатахъ операцій кассы за послѣдующее время, признало полезнымъ освѣтить историческій ходъ дѣлъ кассы для правильнаго сужденія о постепенныхъ измѣненіяхъ ея финансоваго положенія и лишь по выясненіи всѣхъ обстоятельствъ, приступить къ измѣненію Устава кассы.

Для выполненія этой работы Соединенное Присутствіе возложило на Комиссію, выдѣленную изъ его состава, подъ предсѣдательствомъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника, инженера п. с. Салова.

Послѣдняя Комиссія по пересмотру Устава Эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія, составивъ проектъ Устава, одобренный большинствомъ, и объясни-

тельную къ нему записку, признала необходимымъ пополнить свои труды нѣкоторыми графическими расчетами, составленіе которыхъ принялъ на себя членъ Инженернаго Совѣта, дѣйств. стат. сов. Куницкій.

Указанные расчеты въ настоящее время выполнены и полученныя на основаніи ихъ діаграммы напечатаны для общаго свѣдѣнія въ Вѣстникѣ Путей Сообщенія 1904 года.

По окончаніи трудовъ Комиссіи, заключеніе ея предполагается объявить всѣмъ участникамъ кассы для полученія отзывовъ, которые будутъ приняты во вниманіе при разрѣшеніи вопроса о дальнѣйшей дѣятельности Эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія.

Положеніе пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ на 1 января 1895 года.

30 мая 1888 года воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе мнѣнія Государственнаго Совѣта, въ силу коего на общества всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ возложена обязанность учреждать для своихъ служащихъ пенсіонныя или сберегательно-вспомогательныя кассы; при этомъ учрежденіе кассъ пенсіоннаго типа признавалось предпочтительнымъ, учрежденіе же сберегательно-вспомогательныхъ кассъ было допущено лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда устройство пенсіонной кассы окажется или совершенно невозможнымъ по незначительности числа служащихъ, или болѣе удобопримѣнимымъ по особымъ условіямъ подлежащей дороги. Одновременно съ симъ удостоились Высочайшаго утвержденія „Общія Положенія о пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ Россійскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ“.

Главнѣйшія начала, положенныя въ основу упомянутыхъ общихъ положеній, сводятся къ слѣдующему. Участниками кассъ обязательно состоятъ всѣ лица обоего пола, находящіяся на постоянной службѣ въ желѣзнодорожномъ обществѣ. Изъ капиталовъ, образовавшихся

отъ собственныхъ взносовъ участниковъ и приплатъ обществъ, участникамъ кассъ, при оставленіи ими службы или же остающимся, послѣ смерти служащимъ, членамъ ихъ семействъ—выдаются денежныя пособія. Изъ кассъ сберегательно-вспомогательнаго типа пособія эти выдаются въ видѣ единовременныхъ выдачъ; изъ кассъ пенсіоннаго типа въ нѣкоторыхъ случаяхъ также въ видѣ единовременныхъ выдачъ, въ другихъ же случаяхъ—въ видѣ пожизненныхъ пенсій. Размѣръ пособій опредѣляется въ зависимости отъ продолжительности службы участника кассы и степени его неспособности къ труду и сообразно той суммѣ, какая образовалась на его личномъ счету, благодаря упомянутымъ поступленіямъ; при назначеніи же пенсій, кромѣ того, принимается во вниманіе еще и возрастъ лица, коему пенсія назначается такъ какъ при этомъ имѣется въ виду, что пенсію придется выплачивать лишь ограниченное число лѣтъ до смерти пенсіонера.

Утвержденіе уставовъ подлежащихъ кассъ отдѣльныхъ частныхъ дорогъ было предоставлено Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Во исполненіе приведеннаго закона къ 1 января 1895 года были учреждены слѣдующія кассы на Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ:

Сберегательно-вспомогательныя кассы на дорогахъ: Привислинской, Московско - Курской, дорогахъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Царскосельской, Орловско-Витебской, Фастовской и Лодзинской Фабричной.

Пенсіонныя кассы на дорогахъ: Юго-Западныхъ, Варшавско-Вѣнской, Ивангородо - Домбровской, Кіево-Воронежской, Лозово-Севастопольской, Митавской, Московско-Брестской, Московско - Казанской, Московско-Ярославско-Архангельской, Риго-Двинской и Двинско-Витебской (соединенная касса), Шуйско-Ивановской, Рыбинской, Юго-Восточныхъ, Рязанско-Уральской и Владикавказской.

Общее число участниковъ всѣхъ вышеупомянутыхъ кассъ, дѣйствовавшихъ къ тому времени на основаніи Общихъ Положеній 30 мая 1888 года, доходило до 140 000 человѣкъ. Сумма денежныхъ капиталовъ, находившихся въ собственности сихъ кассъ, составляла около 37-ми милліоновъ рублей.

Скорѣйшее введеніе въ дѣйствіе упомянутыхъ кассъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ на началахъ закона 30 мая 1888 года представлялось тѣмъ болѣе настоятельнымъ, что на многихъ изъ сихъ дорогъ еще до 1888 года существовали уже пенсіонныя кассы, которыя, однако, будучи учреждены безъ всякаго участія со стороны Правительства и на началахъ недостаточно прочныхъ, пришли съ теченіемъ времени въ полное финансовое разстройство, требовавшее немедленнаго прекращенія ихъ дѣйствія и замѣны кассами новаго устройства.

По воспослѣдованіи Высочайше утвержденнаго 30 мая 1888 года мнѣнія Государственнаго Совѣта объ учрежденіи пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министерствомъ Путей Сообщенія былъ возбужденъ вопросъ объ учрежденіи пенсіонной кассы и для служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Проектъ Министерства Путей Сообщенія по вопросу объ учрежденіи пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ удостоился Высочайшаго утвержденія 3 іюня 1894 года, причемъ срокомъ введенія въ дѣйствіе положенія о названной кассѣ признано было 1 января 1894 года, а съ 1 сентября того же года организовано было при Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ особое Управленіе дѣлами пенсіонной кассы.

Въ основу означеннаго положенія пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ были положены тѣ же начала, на коихъ организованы вышеупомянутыя пенсіонныя кассы частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Положеніе о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ къ 1 января 1895 года распро-

странялось на служащихъ въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и на служащихъ слѣдующихъ 13-ти линій казенныхъ дорогъ: Балтійской и Псково-Рижской, Баскунчакской, Варшаво-Тереспольской, Закавказской, Екатерининской, Курско - Харьково - Азовской, Либаво-Роменской, Муромской, Полѣсскихъ, Самаро-Златоустовской, Сызрано-Вяземской, б. Уральской (нынѣ Пермской ж. д.) и Харьково-Николаевской ж. д.

Общее число участниковъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ доходило въ то время до 80.000 человѣкъ. Капиталъ названной кассы, по отчету кассы за 1894 годъ, достигалъ до 5 000.000 руб.

При выработкѣ какъ Общихъ Положеній о сберегательно - вспомогательныхъ кассахъ для служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ равно и Положенія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, не было признано возможнымъ привлечь къ участію въ тѣхъ и другихъ кассахъ рабочихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, кои преимущественно состоятъ на поденномъ расчетѣ, въ виду того, что, при крайнемъ непостоянствѣ службы сихъ лицъ, участіе ихъ въ упомянутыхъ кассахъ, дающихъ тѣмъ большія преимущества, чѣмъ продолжительнѣе длилась служба участника,—не представляло бы для нихъ никакихъ выгодъ.

Такимъ образомъ, общее число участниковъ пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ, дѣйствовавшихъ на желѣзныхъ дорогахъ къ 1 января 1895 г., доходило до 220.000 человѣкъ, а капиталъ сихъ кассъ къ тому же сроку составлялъ до 42.000.000 рублей.

II. Учрежденіе въ теченіе 1895—1905 гг. новыхъ кассъ и измѣненія, происшедшія въ теченіе того же срока въ положеніи ранѣе учрежденныхъ кассъ.

Кассы, учрежденныя для служащихъ Лозово-Севастопольской, Митавской, Риго-Двинской и Двинско-Витебской и Орловско-Витебской желѣзныхъ дорогъ, по переходѣ сихъ дорогъ въ казну, были слиты съ пенсіонной

кассой служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, причемъ согласно Высочайше утвержденныхъ 26 марта 1895 года и 24 января 1904 года Положеній Комитета Министровъ срокомъ сліянія означенныхъ кассъ установлено 1 января 1895 г.

На основаніи послѣдняго изъ указанныхъ Положеній Комитета Министровъ съ пенсіонною кассою служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ слиты также пенсіонныя кассы, учрежденныя для служащихъ Ивангородо-Домбровской ж. д. (срокомъ сліянія установлено 1 января 1901 года), сберегательно-вспомогательная касса Привислинскихъ ж. д. (срокъ сліянія 1 января 1900 года) и съ пенсіонной кассой служащихъ на Юго-Западныхъ ж. д. сберегательно-вспомогательная касса б. Фастовской ж. д. (срокъ сліянія 1 января 1897 г.) въ виду перехода поименованныхъ дорогъ въ казну; на основаніи того же Положенія Комитета Министровъ въ пенсіонную кассу служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ переданъ капиталъ, образовавшійся изъ вычетовъ, произведенныхъ изъ содержанія служащихъ б. Риго-Туккумской ж. д., переданной въ казну, изъ пособія изъ средствъ Общества той же дороги до перехода ея въ казну и прочихъ поступленій, причемъ срокомъ передачи установлено 1 января 1897 года.

По представленію Министра Путей Сообщенія Высочайше утвержденнымъ 26 марта 1895 года Положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено: 1) сохранить, впредь на 10 лѣтъ, начиная съ 1 января 1895 года, для служащихъ на Московско-Курской желѣзной дорогѣ, и на линіяхъ бывш. Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, перешедшихъ въ казну, сберегательно-вспомогательную систему обезпеченія, присоединивъ къ участію въ кассахъ сихъ служащихъ также и служащихъ на Ржево-Вяземской и Новоторжской желѣзныхъ дорогахъ, и организовавъ для сего три отдѣльныя сберегательно-вспомогательныя кассы на началахъ Высочайше утвержденнаго 30 мая 1888 года положенія о кассахъ: а) для служащихъ на Николаевской, Ржево-Вязем-

ской и Новоторжской желѣзныхъ дорогахъ; б) для служащихъ на Московско-Курской и Московско-Нижегородской желѣзныхъ дорогахъ и в) для служащихъ на С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ; 2) представить Министру Путей Сообщенія а) по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ выработать уставы для упомянутыхъ кассъ, а равно и правила, коими опредѣлялись бы какъ постепенный порядокъ сліянія упомянутыхъ сберегательно-вспомогательныхъ кассъ съ кассою служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ и условія участія въ названныхъ сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ лицъ, приступившихъ къ сему участію до 1 января 1895 года и послѣ сего срока, имѣя въ виду переходъ сихъ лицъ, по истеченіи десятилѣтняго срока, къ участію въ пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, и б) своевременно внести на уваженіе Комитета Министровъ предположенія его, Министра Путей Сообщенія, объ осуществленіи предстоящихъ, въ силу настоящаго пункта, преобразованій въ порядкѣ дѣйствій упомянутыхъ кассъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, перешедшихъ въ вѣдѣніе Правительства.

Засимъ, по вторичному представленію Министра Путей Сообщенія, Высочайше утвержденнымъ 24 января 1904 года Положеніемъ Комитета Министровъ постановлено продлить срокъ дѣйствія упомянутыхъ выше въ Высочайше утвержденномъ 26 мая 1895 г. положеніи Комитета Министровъ кассъ бывшаго Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Московско-Курской жел. дор., на основаніяхъ, указанныхъ въ названномъ положеніи, до 1 января 1906 г., съ тѣмъ, чтобы Министромъ Путей Сообщенія своевременно были внесены на уваженіе Комитета Министровъ предположенія объ осуществленіи преобразованій, указанныхъ въ выше упомянутомъ положеніи Комитета Министровъ, въ порядкѣ дѣйствія названныхъ кассъ, а равно о порядкѣ дѣйствія послѣ 1 января 1906 года кассъ, учрежденныхъ для служащихъ на Юго-Западныхъ, Московско-Брестской

Московско-Ярославско-Архангельской ж. д., перешедшихъ въ казну.

Въ виду означенныхъ положеній Комитета Министровъ въ настоящее время Министерствомъ Путей Сообщенія производятся подготовительныя работы, имѣющія цѣлью сліяніе съ пенсіонною кассою служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ кассъ б. Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Московско-Курской ж. д., перешедшихъ въ казну, срокъ сліянія коихъ продленъ до 1 января 1906 г., равно какъ и пенсіонныхъ кассъ, учрежденныхъ для служащихъ на Московско-Брестской ж. д., Юго-Западныхъ и Московско-Ярославско-Архангельской желѣзн. дор.

Въ теченіе 1898 года Министерствомъ Путей Сообщенія разрѣшенъ вопросъ о сліяніи пенсіонной кассы Шуйско-Ивановской желѣзной дороги съ такою же кассою Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, послѣдовавшемъ въ виду перехода первой изъ названныхъ дорогъ въ вѣдѣніе Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги; планъ означеннаго сліянія кассъ былъ утвержденъ Министромъ Путей Сообщенія 14 февраля 1898 года по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Юстиціи и Государственнымъ Контролеромъ; засимъ въ 1898 году послѣдовало утвержденіе 26 ноября Устава пенсіонной кассы служащихъ Владикавказской желѣзной дороги, дѣйствовавшей въ Обществѣ еще съ 1884 года на основаніи допущеннаго къ временному руководству проекта Устава.

Въ теченіе 1895—1905 гг. дѣйствіе пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ было распространено на вновь открытыя для эксплоатаціи казенныя желѣзныя дороги, а именно: Сибирскую, Уссурійскую и Забайкальскую, и, кромѣ того, съ 1 іюля 1898 года, на основаніи соглашенія между Министрами Военнымъ, Путей Сообщенія и Финансовъ, и на Закаспійскую военную желѣзную дорогу, примѣнительно къ отд. II Высочайше утвержденнаго 3 іюня 1894 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, въ силу коего дѣйствіе Положе-

нія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ распространяется на всѣ дороги, эксплоатируемыя непосредственнымъ распоряженіемъ казны, за исключеніемъ лишь нѣкоторыхъ дорогъ, на коихъ дѣйствовали кассы до перехода сихъ дорогъ въ казну.

Наконецъ, для служащихъ въ частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществахъ открыты и предполагаются къ открытію нижеслѣдующія кассы, а именно: для служащихъ въ первомъ Обществѣ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи учреждена особая сберегательно-вспомогательная касса (Уставъ утвержденъ 21 мая 1891 г.), и въ настоящее время Министерство Путей Сообщенія входитъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ объ учрежденіи отдѣльныхъ сберегательно-вспомогательныхъ кассъ для служащихъ въ Обществахъ Новозыбковскаго, Либаво-Газенпотскаго, Гроецкаго подъѣздныхъ путей, Варшавскаго подъѣзднаго пути „Яблонна-Ваверъ", Бѣлгородъ-Сумской ж. д. и Московскаго Общества для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи.

Собираніе статистическихъ свѣдѣній объ участникахъ кассъ.

Одною изъ первыхъ заботъ Министерства Путей Сообщенія, по учрежденіи пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, была организація правильнаго и точнаго собиранія статистическихъ свѣдѣній объ участникахъ сей кассы, въ виду того важнаго значенія, какое имѣютъ эти свѣдѣнія для кассы, построенной на страховыхъ началахъ. Въ основу приложенныхъ къ Уставу пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ расчетныхъ таблицъ были положены вычисленія, произведенныя Б. Ѳ. Малешевскимъ и изложенныя въ его сочиненіи „Теорія и практика пенсіонныхъ кассъ"; матеріаломъ для этихъ вычисленій автору названнаго сочиненія—въ виду совершеннаго от-

сутствія необходимыхъ для сего данныхъ, относящихся къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ,—послужили статистическія свѣдѣнія, собранныя путемъ наблюденій надъ желѣзнодорожными служащими въ Германіи; на будущее время представляется, однако, необходимымъ подвергнуть принятыя таблицы тщательному пересмотру и провѣркѣ на основаніи наблюденій, произведенныхъ непосредственно надъ тѣми служащими, къ коимъ эти таблицы примѣняются, т. е. къ служащимъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ сихъ видахъ Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ прежде всего была произведена перепись всѣхъ участниковъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ по системѣ личныхъ карточекъ (bulletins individuels), а засимъ, заведена тщательная регистрація какъ всѣхъ лицъ, вновь поступающихъ въ число участниковъ кассы, такъ и всѣхъ измѣненій, происходящихъ въ составѣ прежнихъ участниковъ (увольненія, смерти, измѣненія гражданскаго состоянія, измѣненія въ служебномъ положеніи и въ окладѣ получаемаго содержанія, рожденіе и смерть дѣтей участниковъ и т. д.); разработка всѣхъ этихъ свѣдѣній централизована въ Управленіи дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета.

На бывшее Управленіе дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ (учрежденное въ 1894 году собственно для завѣдыванія дѣлами пенсіонной кассы, организованной по закону 3 іюня того же года), въ 1898 году была возложена обязанность собиранія и разработки статистическихъ свѣдѣній также и объ участникахъ пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ, организованныхъ по закону 30 мая 1888 года, какъ на казенныхъ, такъ равно и на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Благодаря такой централизаціи, статистическіе отчеты Управленія дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ содержатъ въ себѣ результаты наблюденій надъ весьма значительнымъ количествомъ служащихъ, превышающемъ 300.000 человѣкъ. Такой порядокъ, давая представи-

телямъ желѣзнодорожной администраціи необходимыя для нихъ данныя по статистикѣ личнаго состава нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ то же время имѣетъ и болѣе общее, научное значеніе, открывая, между прочимъ, возможность, на основаніи достаточнаго обширнаго статистическаго матеріала, построить въ будущемъ таблицу смертности желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Въ томъ же 1898 году, по распоряженію Министра Путей Сообщенія было приступлено къ организаціи статистики служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ виду чего 1 іюля 1898 года впервые была произведена одновременная перепись всѣхъ означенныхъ служащихъ, выполненная на основаніяхъ, выработанныхъ для собиранія и обработки статистическихъ свѣдѣній о служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Результаты разработки статистическихъ данныхъ объ участникахъ кассъ, дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ, излагаются въ издаваемыхъ Управленіемъ дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета статистическихъ отчетахъ.

Преобразованіе Управленія дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Согласно Высочайше утвержденному 3 мая 1899 года мнѣнію Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, бывшее Управленіе дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ съ присоединеніемъ къ нему Дѣлопроизводства Канцеляріи Министра по надзору за пенсіонными и сберегательно-вспомогательными кассами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ 1 іюля 1899 года было преобразовано въ Управленіе дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета, благодаря чему было объединено дѣлопроизводство по всѣмъ вопросамъ, касающимся обезпеченія желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ семействъ какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Такое сосредоточеніе однородныхъ

по существу своему дѣлъ въ одномъ учрежденіи представляетъ существенныя преимущества, какъ въ смыслѣ однообразнаго направленія аналогичныхъ вопросовъ, возникающихъ въ дѣятельности кассъ казенныхъ и частныхъ дорогъ, одинаково организованныхъ на началахъ страхованія, такъ и въ смыслѣ созданія благопріятныхъ условій для весьма желательнаго объединенія статистики участниковъ кассъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Измѣненіе и дополненіе положенія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Согласно статьѣ 74 Высочайше утвержденнаго 3 іюня 1894 года положенія о кассѣ, положеніе сіе подлежало пересмотру не рѣже, какъ черезъ каждые 10 лѣтъ.

Въ виду приближенія указаннаго срока и принимая во вниманіе, что опытъ примѣненія на практикѣ дѣйствующаго Положенія о кассѣ на первыхъ же порахъ обнаружилъ желательность измѣненія нѣкоторыхъ статей сего Положенія и что, кромѣ того, обезпеченіе, предоставляемое кассою, для нѣкоторыхъ категорій участниковъ являлось совершенно недостаточнымъ, Министерство Путей Сообщенія еще въ 1901 году выработало проектъ измѣненій и дополненій означеннаго положенія.

Наиболѣе существенныя изъ мѣръ, предположенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія, группировались около слѣдующихъ трехъ вопросовъ, а именно: во-первыхъ — вопроса объ улучшеніи положенія старослужащихъ агентовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, значительная часть службы коихъ протекла безъ участія въ кассѣ; во-вторыхъ — объ улучшеніи положенія сиротъ лицъ, прослужившихъ съ участіемъ въ кассѣ менѣе 10 лѣтъ, а также объ измѣненіи нормъ сиротскихъ и дѣтскихъ пенсій съ установленіемъ извѣстнаго ихъ соотвѣтствія съ размѣрами эмеритальныхъ и вдовьихъ пенсій, и въ-третьихъ — объ установленіи болѣе льготныхъ условій капитализаціи

пенсій, т. е. о замѣнѣ ихъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ единовременными выдачами. Помимо сего, въ проектъ Министерства Путей Сообщенія вошелъ цѣлый рядъ имѣющихъ болѣе частный характеръ измѣненій и дополненій къ закону 3 іюня 1894 года, желательность коихъ успѣла выясниться на практикѣ примѣненія сего закона.

Засимъ, въ концѣ 1901 года, Министерствомъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министрами Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи и съ Государственнымъ Контролеромъ всѣ вышеупомянутыя предположенія были переданы на разсмотрѣніе особой образованной при Министерствѣ Путей Сообщенія Комиссіи изъ представителей названныхъ вѣдомствъ.

По окончаніи трудовъ означенной Комиссіи и послѣдовавшей затѣмъ переписки съ подлежащими вѣдомствами, имѣвшей цѣлью согласовать встрѣтившіяся по нѣкоторымъ изъ возбужденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія вопросамъ разногласія, 24-го февраля 1903 г. Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ измѣненіи и дополненіи Положенія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и, наконецъ, 2 іюня того-же года было удостоено Высочайшаго утвержденія воспослѣдовавшее по сему дѣлу Мнѣніе Государственнаго Совѣта и проектъ новаго положенія о кассѣ.

Срокомъ введенія въ дѣйствіе новаго положенія о кассѣ назначено 1-ое января 1904 года.

Главнѣйшія основанія реформы, осуществленной въ законѣ 2-го іюня 1903 года, излагаются ниже отдѣльно по каждому изъ перечисленныхъ выше вопросовъ.

а) Измѣненіе въ порядкѣ удовлетворенія изъ кассы старослужащихъ агентовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ связи съ установленіемъ новаго порядка распредѣленія получаемаго кассою изъ средствъ казны 3% пособія.

По учрежденіи въ 1894 году пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ одной изъ первыхъ заботъ Министерства Путей Сообщенія явился

вопросъ объ улучшенiи обезпеченiя старослужащихъ агентовъ, большая часть службы коихъ протекла безъ участiя въ кассѣ. Хотя по закону 3 iюня 1894 г. этимъ лицамъ и было предоставлено право на зачетъ въ пенсiонную выслугу всего времени ихъ непрерывной службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ до 1 января 1894 г., однако, при исчисленiи размѣровъ причитающихся пенсiй и единовременныхъ пособiй поступленiя на ихъ счета къ указанному сроку принимались равными нулю; такимъ образомъ, эти старослужащiе агенты, получая изъ кассы, при оставленiи службы, лишь собственные взносы и незначительныя приплаты отъ казны, въ отношенiи матерiальнаго обезпеченiя оказывались въ положенiи гораздо худшемъ сравнительно съ прочими участниками кассы, начавшими службу уже при существованiи послѣдней.

Извѣстнымъ коррективомъ приведенной недостаточности выдачъ изъ пенсiонной кассы служили до сихъ поръ тѣ единовременныя пособiя, которыя выдавались агентамъ дорогъ, оставляющимъ службу по болѣзни и семействамъ умершихъ на службѣ агентовъ изъ эксплоатацiонныхъ кредитовъ, по правиламъ, утвержденнымъ бывшимъ Временнымъ Управленiемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 24 декабря 1884 года; но выдача такихъ пособiй, установленная въ то время, когда пенсiонной кассы не существовало вовсе, не соотвѣтствовала новому порядку обезпеченiя служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, нарушая равномѣрность означеннаго обезпеченiя для различныхъ категорiй названныхъ служащихъ.

Въ виду того, что всѣ предпринимавшiяся ранѣе сего попытки Министерства Путей Сообщенiя улучшить положенiе старослужащихъ агентовъ не могли получить практическаго осуществленiя вслѣдствiе возраженiй, предъявлявшихся со стороны Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля противъ ассигнованiя какихъ бы то ни было дополнительныхъ суммъ для указанной цѣли, оставалось изыскать такое рѣшенiе вопроса,

которымъ не возлагалось бы новаго бремени на Государственное Казначейство.

Въ этихъ видахъ согласно новому закону на всѣхъ тѣхъ дорогахъ, на коихъ дѣйствуетъ пенсіонная касса служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ 1 января 1904 года прекращена выдача всякихъ пособій изъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ бывшимъ участникамъ кассы и ихъ семействамъ, на каковыя пособія въ послѣднее время расходовалось въ среднемъ до 450.000 р. въ годъ. Взамѣнъ же сего въ распоряженіе пенсіонной кассы переданъ капиталъ въ размѣрѣ 10 милліоновъ рублей, каковая сумма подлежитъ отчасти распредѣленію по личнымъ счетамъ старослужащихъ агентовъ и ихъ женъ, остальная же часть обращается на образованіе особаго фонда для производства дополнительныхъ выдачъ участникамъ, увольняемымъ по болѣзни, а равно вдовамъ умершихъ участниковъ. Ближайшее распредѣленіе указаннаго капитала предоставлено соглашенію Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, съ соблюденіемъ при этомъ основного назначенія передаваемаго кассѣ капитала исключительно для улучшенія положенія старослужащихъ агентовъ; что же касается обезпеченія молодыхъ поколѣній служащихъ и ихъ семействъ, то таковое отнесено всецѣло на постоянные источники средствъ кассы (т. е. на собственные взносы участниковъ, ежегодное 3% пособіе казны и особыя суммы, спеціально предназначаемыя для обезпеченія сиротъ и дѣтей).

Въ тѣсной связи съ указанными мѣрами, направленными къ улучшенію обезпеченія старослужащихъ агентовъ, находятся также нѣкоторыя измѣненія въ Положеніи о кассѣ, которыя распространяются на всѣхъ участниковъ кассы вообще, какъ настоящихъ, такъ и будущихъ; сюда относятся: 1) установленіе для распредѣленія суммъ 3%-наго пособія казны по счетамъ участниковъ кассы и ихъ женъ новаго порядка, согласно коему въ распредѣленіи означеннаго пособія участвуютъ

лишь лица, прослужившія съ участіемъ въ кассѣ не менѣе 10 лѣтъ, и 2) установленіе извѣстныхъ нормъ для выдачъ, производимыхъ за счетъ приплатъ казны участникамъ, увольняемымъ вслѣдствіе полной или частичной потери трудоспособности, примѣнительно къ нормамъ пособій, нынѣ производимыхъ за счетъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по правиламъ 24 декабря 1884 г.

Не вдаваясь въ подробное изложеніе правилъ, установленныхъ какъ для распредѣленія единовременно передаваемаго въ кассу 10-ти милліоннаго пособія, такъ и ежегодно производимой приплаты казны въ размѣрѣ 3% оклада содержанія участниковъ, здѣсь достаточно будетъ указать, что при выработкѣ сказанныхъ правилъ имѣлось въ виду, *во-первыхъ*—поставить всѣхъ участниковъ, поступившихъ на службу до введенія въ дѣйствіе новыхъ правилъ о распредѣленіи приплатъ казны и увольняемыхъ по болѣзни, лишающей ихъ способности къ труду или возможности продолжать службу въ прежней должности, а также вдовъ умершихъ участниковъ, въ отношеніи правъ ихъ на полученіе пособій изъ кассы (т. е. суммъ, причитающихся имъ сверхъ собственныхъ взносовъ участника въ кассу) въ не менѣе выгодныя условія, чѣмъ они были поставлены упомянутыми выше правилами 24 декабря 1884 года, *во-вторыхъ же*—имѣлось въ виду обезпечить участникамъ, находившимся уже на службѣ ко дню открытія дѣйствій пенсіонной кассы и ихъ семействамъ, независимо отъ условій прекращенія службы, не меньшія выдачи *за счетъ пособія казны*, чѣмъ будутъ причитаться при прочихъ равныхъ условіяхъ тѣмъ участникамъ, которые поступили на службу уже послѣ указаннаго срока. Кромѣ того, было признано желательнымъ *по мѣрѣ возможности* возмѣстить, хотя бы отчасти, вышеупомянутымъ старослужащимъ участникамъ недостающіе *собственные взносы* за время службы, предшествовавшее привлеченію къ участію въ кассѣ.

Что касается, засимъ, общаго порядка удовлетворенія

всѣхъ вообще участниковъ, какъ уже находившихся на службѣ ко дню введенія въ дѣйствіе новаго положенія о кассѣ, такъ и поступившихъ уже при дѣйствіи означеннаго положенія, то, въ измѣненіе ранѣе дѣйствовавшихъ по сему предмету правилъ, въ новомъ положеніи были приняты слѣдующія основанія:

1) До выслуги участниками кассы десяти лѣтъ, какъ уже выше упомянуто, приплаты на его личный счетъ и на счетъ его жены не должны записываться; при увольненіи участника не по болѣзни, ему уплачиваются его собственные взносы съ процентами; эти же суммы уплачиваются вдовѣ участника и его дѣтямъ, вь случаѣ смерти самого участника, и при томъ независимо отъ тѣхъ пособій, которыя будутъ имъ причитаться согласно изложенному ниже за счетъ приплатъ казны или изъ суммъ сиротскаго фонда.

2) Поступившія, по выслугѣ участниками кассы десяти лѣтъ и въ послѣдующіе годы, на личные счета участниковъ, а въ подлежащихъ случаяхъ и на счета ихъ женъ, приплаты казны выдаются имъ во всякомъ случаѣ, при какихъ бы условіяхъ участники кассы не оставляли службу. Выдаваемыя такимъ образомъ приплаты являются какъ бы вознагражденіемъ участниковъ за ихъ продолжительную службу. Лицамъ же, увольняемымъ по болѣзни, лишающей ихъ возможности содержаться собственнымъ трудомъ, должны производиться усиленныя выдачи на указанныхъ ниже основаніяхъ.

Какъ уже выше упомянуто, лица, состоявшія участниками кассы еще при дѣйствіи временныхъ правилъ 24 декабря 1884 года, а равно ихъ семейства, сохраняютъ право на выдачу пособій по нормамъ, установленнымъ въ этихъ правилахъ, но съ зачетомъ въ сіи пособія суммъ, причитающихся имъ изъ кассы за счетъ приплатъ казны; что же касается новыхъ участниковъ кассы, то по отношенію къ нимъ было признано соотвѣтственнымъ нѣсколько ограничить нормы пособій, выдаваемыхъ въ случаѣ увольненія по болѣзни, а именно, сохранивъ опредѣленія Высочайше утвержденнаго 3 іюня

1894 года Положенія относительно условій назначенія усиленныхъ пенсій лицамъ, прослужившимъ съ участіемъ въ кассѣ не менѣе 10 лѣтъ и утратившимъ способность къ труду по причинѣ тяжкой и неизлѣчимой болѣзни, требующей постояннаго посторонняго за ними ухода, сверхъ сего на кассу возложена лишь уплата дополнительныхъ пособій всѣмъ вообще участникамъ (независимо отъ числа прослуженныхъ лѣтъ), уволеннымъ вслѣдствіе *полной утраты трудоспособности*, съ тѣмъ, чтобы симъ лицамъ назначались къ выдачѣ (въ видѣ пенсій или единовременно уплачиваемыхъ суммъ), —кромѣ суммъ, образовавшихся отъ собственныхъ ихъ взносовъ съ процентами, — пособія въ размѣрѣ средняго полумѣсячнаго ихъ оклада за каждый годъ службы, съ зачетомъ въ это пособіе тѣхъ суммъ, какія въ видѣ приплатъ казны будутъ зачислены на ихъ счета и на счета ихъ женъ.

Основаніемъ къ такому ограниченію послужилъ, главнымъ образомъ, временный характеръ правилъ 24 декабря 1884 года, введенныхъ въ дѣйствіе въ то время, когда не было еще учреждено пенсіонной кассы для служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ; отсутствіе всякихъ сбереженій у этихъ служащихъ и явилось основаніемъ для Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ къ выдачѣ имъ пособій при увольненіи ихъ отъ службы не только вслѣдствіе болѣзни, носящей иногда лишь временный острый характеръ и требующей лишь болѣе или менѣе продолжительнаго лѣченія. Въ настояще время для этой же цѣли могутъ уже служить сбереженія служащихъ, сдѣланныя ими въ пенсіонной кассѣ.

При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что упомянутыя ограниченія касаются, главнымъ образомъ, правъ лицъ, прослужившихъ незначительное число лѣтъ съ участіемъ въ пенсіонной кассѣ; лицамъ же, прослужившимъ съ производствомъ въ кассу взносовъ не менѣе 10 лѣтъ, будутъ по новому положенію всегда причитаться, кромѣ ихъ сбереженій, еще нѣкоторыя дополнительныя начисленія за счетъ производимаго кассѣ по-

собія казны, независимо, при томъ, отъ того, оставляютъ ли они службу на желѣзныхъ дорогахъ по болѣзни или вполнѣ способными къ труду.

Въ связи съ вышеизложенными измѣненіями въ положеніи о кассѣ было признано необходимымъ пересмотрѣть установленныя въ семъ положеніи опредѣленія, касающіяся предѣльныхъ сроковъ участія въ кассѣ *). Согласно правиламъ 24 декабря 1884 года пособія за счетъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ выдавались агентамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при оставленіи службы на желѣзныхъ дорогахъ, расчетъ же по кассѣ участники получали по прекращеніи участія въ ней, что могло имѣть мѣсто, согласно вышеупомянутымъ опредѣленіямъ относительно предѣльныхъ сроковъ, и при нахожденіи участниковъ на службѣ желѣзныхъ дорогъ; въ виду того, что по новому положенію обязанность по выдачѣ пособій, равнозначущихъ выдачамъ, производившимся до сихъ поръ за счетъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ, возлагается на пенсіонную кассу, представлялось желательнымъ устранить возможность такихъ случаевъ, при коихъ одному и тому же лицу приходилось бы производить расчетъ дважды: при прекращеніи участія въ кассѣ и при оставленіи службы; вслѣдствіе сего явилось необходимымъ пріурочить прекращеніе участія въ кассѣ ко дню оставленія службы участникомъ.

б) Улучшеніе положенія сиротъ участниковъ, прослужившихъ менѣе 10 лѣтъ, и измѣненіе нормъ сиротскихъ и дѣтскихъ пенсій.

При разсмотрѣніи тѣхъ статей Положенія о кассѣ, коими опредѣляются права дѣтей и сиротъ участниковъ, прежде всего обращено вниманіе на необходимость улучшить положеніе сиротъ участниковъ, умершихъ на службѣ

*) А именно, согласно п. 6. ст. 24 Высочайше утвержденнаго 3 іюня 1904 года Положенія, участіе въ кассѣ прекращается по выслугѣ участникомъ тридцати лѣтъ и по достиженіи вмѣстѣ съ тѣмъ возраста не менѣе пятидесяти пяти лѣтъ (а для поѣздныхъ машинистовъ, изъ помощниковъ, кочегаровъ, кондукторовъ, поѣздныхъ смазчиковъ, составителей поѣздовъ и сцѣпщиковъ вагоновъ—по достиженіи возраста не менѣе пятидесяти лѣтъ), а также и по достиженіи участникомъ шестидесяти лѣтъ, независимо отъ числа лѣтъ участія въ кассѣ.

ранѣе выслуги полныхъ 10 лѣтъ, каковыя сироты по Положенію 1894 года не имѣли права на какое бы то ни было пособіе изъ кассы.

Какъ уже выше упомянуто, въ новомъ положеніи о кассѣ установлено, въ случаѣ смерти участника, не выслужившаго полныхъ 10 лѣтъ, возвращать его вдовѣ и дѣтямъ поступившіе въ кассу собственные взносы его съ процентами, каковыя суммы по положенію 1894 года поступали въ прибыль кассы. Въ частности сиротамъ выдается половина указанной суммы, а при отсутствіи вдовы, имѣющей право на другую половину, и вся эта сумма.

Помимо сего было признано справедливымъ установить для сиротъ указанной категоріи единовременныя выдачи, долженствующія замѣнить уплачиваемыя нынѣ этимъ сиротамъ пособія изъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Далѣе было признано соотвѣтственнымъ пересмотрѣть установленныя въ Положеніи 1894 года нормы сиротскихъ и дѣтскихъ пенсій, дабы, *во-первыхъ*, установить извѣстное справедливое соотношеніе между нормами сиротскихъ и дѣтскихъ пенсій съ одной стороны и размѣрами эмеритальныхъ и вдовьихъ пенсій съ другой, *во-вторыхъ же* — сообразовать эти нормы съ тѣми средствами, коими располагаетъ касса для покрытія обязательствъ по отношенію къ дѣтямъ и сиротамъ участниковъ. На ряду съ симъ было признано необходимымъ изыскать новые источники доходовъ для усиленія сиротскаго и дѣтскаго фонда кассы.

При установленіи новыхъ нормъ для сиротскихъ и дѣтскихъ пенсій, а равно для единовременныхъ выдачъ сиротамъ участниковъ, умершихъ до выслуги 10 лѣтъ, были приняты во вниманіе слѣдующія данныя:

1) По Уставу о службѣ гражданской, а равно по уставамъ большинства дѣйствующихъ въ Россіи эмеритальныхъ кассъ, пенсія вдовѣ опредѣляется въ размѣрѣ половины пенсіи мужа, пенсія же сиротамъ въ размѣрѣ $^1/_6$ этой пенсіи на каждаго ребенка, съ ограниченіемъ суммы

пенсій всѣмъ сиротамъ половиной той же пенсіи; 2) какъ выяснилось изъ произведенныхъ примѣрныхъ расчетовъ, и по Высочайше утвержденному 3-го іюня 1894 года Положенію о кассѣ, вдовья пенсія въ типичныхъ случаяхъ оказывается приблизительно равной половинѣ *усиленной* пенсіи мужа, и 3) вполнѣ аналогичное соотношеніе соблюдено и для *единовременныхъ* пособій, назначавшихся до сего времени изъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ, какъ лицамъ, оставляющимъ службу по болѣзни, такъ и ихъ семействамъ, каковыя пособія нынѣ замѣняются соотвѣтствующими выдачами изъ пенсіонной кассы.

Примѣнительно къ вышеуказаннымъ соотношеніямъ была принята слѣдующая схема для опредѣленія пенсій и единовременныхъ пособій сиротамъ и дѣтямъ участниковъ:

1) Сироты участника, умершаго на службѣ ранѣе выслуги полныхъ 10 лѣтъ, пріобрѣтаютъ право на единовременное пособіе, исчисляемое для каждаго ребенка въ размѣрѣ $^1/_6$ средняго за все время службы родителя мѣсячнаго оклада его содержанія за каждый полный годъ службы его, причемъ сумма пособій всѣмъ сиротамъ въ совокупности не должна превышать средняго за все время службы полумѣсячнаго оклада за каждый годъ службы. Сиротамъ лицъ, умершихъ въ первый годъ службы, назначается пособіе въ размѣрѣ половины того пособія, которое причиталось бы по выслугѣ 1-го полнаго года.

2) Сироты лицъ, прослужившихъ съ участіемъ въ кассѣ 10 лѣтъ и болѣе, при живой матери пріобрѣтаютъ право на пенсіи, исчисляемыя для каждаго ребенка въ размѣрѣ $^1/_6$ усиленной пенсіи, которой пользовался родитель, или на которую онъ имѣлъ бы право, если бы оставилъ службу вслѣдствіе тяжкой неизлѣчимой болѣзни, лишающей его способности къ труду, а равно и возможности обходиться безъ постоянной посторонней помощи, причемъ суммы пенсій всѣмъ сиротамъ въ совокупности не должны превышать $^1/_2$ вышеупомянутой усиленной

пенсіи; круглые сироты получаютъ пенсіи въ размѣрѣ, повышенномъ на 50%.

3) Дѣти лицъ, получающихъ усиленную пенсію, при жизни родителя имѣютъ право на пенсію въ размѣрѣ $^1/_{12}$ означенной усиленной пенсіи на каждаго ребенка, но не свыше $^1/_4$ этой пенсіи для всѣхъ дѣтей.

При этомъ новыя нормы сиротскихъ и дѣтскихъ пенсій примѣняются лишь къ тѣмъ участникамъ кассы, которые поступили на службу уже при дѣйствіи новаго положенія о кассѣ; для участниковъ же, находившихся на службѣ ко времени утвержденія этихъ новыхъ нормъ, было признано справедливымъ сохранить прежнія нормы, обѣщанныя имъ по положенію 1894 года. Что же касается до вновь установленныхъ единовременныхъ пособій, выдаваемыхъ сиротамъ лицъ, умершихъ ранѣе выслуги права на сиротскія пенсіи, то право на полученіе таковыхъ пособій распространяется одинаково, какъ на старыхъ, такъ и на новыхъ участниковъ кассы.

Въ виду того, что по произведеннымъ Управленіемъ дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета расчетамъ обнаружилась недостаточность предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ 3 іюня 1894 года положеніемъ источниковъ для образованія сиротскаго и дѣтскаго фонда кассы *), даже при условіи примѣненія новыхъ нѣсколько пониженныхъ нормъ для пенсій, въ новомъ положеніи о кассѣ были указаны еще слѣдующіе дополнительные источники для усиленія названнаго фонда, а именно: 1) сборы за содержаніе буфетовъ на станціяхъ; 2) выручка отъ продажи сметокъ зерна съ вагоновъ, станціонныхъ платформъ и иныхъ складочныхъ помѣщеній казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и 3) невостребованное служащими въ теченіе десяти лѣтъ по назначеніи къ выдачѣ денежное довольствіе.

*) Таковыми источниками являются: 1) штрафныя деньги, взыскиваемыя со служащихъ; 2) арендная плата за право выставки объявленій и за торговлю газетами и книгами на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ; 3) выручка отъ продажи непринятыхъ въ установленные сроки багажа и грузовъ; 4) суммы, неистребованныя въ установленные сроки изъ кассы лицами, имѣющими на нихъ право, и наконецъ 5) пожертвованія и случайныя поступленія.

в) Установленіе болѣе льготныхъ условій капитализаціи пенсій.

При пересмотрѣ Высочайше утвержденнаго 3 іюня 1894 года положенія о кассѣ вопросъ о расширеніи правъ пенсіонеровъ на капитализацію пенсій пріобрѣлъ особо важное значеніе, какъ одно изъ необходимыхъ звеньевъ въ ряду переходныхъ мѣръ, обусловленныхъ отмѣною дѣйствовавшаго на ряду съ этимъ положеніемъ порядка удовлетворенія увольняемыхъ агентовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и семействъ умершихъ агентовъ единовременными пособіями за счетъ эксплоатаціонныхъ средствъ.

Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда назначенная участнику пенсія, по незначительнымъ размѣрамъ своимъ, въ дѣйствительности не обезпечиваетъ ему средствъ къ существованію, тѣ довольно сложныя формальности, которыми по необходимости должна быть обставлена выдача пенсій, являются крайне обременительными для пенсіонеровъ, особенно при отдаленности мѣста жительства ихъ отъ кассы выдачи, и порождаютъ многочисленныя, въ высшей степени нежелательныя нареканія на пенсіонную кассу. Въ особенности же слѣдовало опасаться такихъ нареканій въ первое время по введеніи измѣненнаго положенія въ связи съ отмѣной привычной для служащихъ системы единовременныхъ пособій по правиламъ 24 декабря 1884 года.

По положенію 1894 года правомъ капитализаціи пенсій пользовались только сами участники кассы и, притомъ, лишь въ томъ случаѣ, когда пенсія не превышала ¼ производившагося имъ содержанія; по новому положенію, на основаніи вышеизложенныхъ соображеній, допущена капитализація пенсій, какъ назначенныхъ лично самимъ бывшимъ участникамъ, такъ и вдовьихъ и сиротскихъ (но лишь при жизни другого родителя).

При этомъ нормы, въ предѣлахъ коихъ допускается капитализація пенсій, были установлены нижеслѣдующія:

1) для личныхъ пенсій—не свыше ¼ оклада содержанія участника, или же, независимо отъ означеннаго оклада,—не свыше 60 руб. въ годъ;

2) для вдовьихъ пенсій—не свыше $^1/_6$ того же оклада или же 30 руб. въ годъ и, наконецъ,

3) для сиротскихъ пенсій—не свыше $^1/_{18}$ того же оклада или же 10 рублей для каждаго сироты въ отдѣльности, при чемъ, однако, сумма пенсій, назначенныхъ всѣмъ дѣтямъ участника въ совокупности, не должна превышать $^1/_6$ оклада его содержанія или же 30 рублей.

Для старослужащихъ агентовъ, поступившихъ на службу до 1 января 1894 года, установлены еще болѣе льготныя правила капитализаціи пенсій, какъ личныхъ, такъ и вдовьихъ, а именно—допущена замѣна единовременными выдачами, по желанію пенсіонеровъ, собственныхъ пенсій, не превышающихъ $^1/_3$ содержанія, и вдовьихъ—не свыше $^1/_5$ содержанія мужа.

Основаніемъ къ предоставленію особыхъ льготъ по капитализаціи пенсій именно старослужащимъ участникамъ послужило, главнымъ образомъ, желаніе избѣжать ломки при переходѣ къ новымъ правиламъ отъ прежняго порядка удовлетворенія участниковъ и ихъ семействъ по правиламъ 24 декабря 1884 года о пособіяхъ, выдаваемыхъ изъ эксплоатаціонныхъ средствъ.

Помимо изложенныхъ выше измѣненій, касающихся порядка капитализаціи пенсій, по новому положенію разрѣшается выдавать лицамъ, капитализирующимъ причитающіяся имъ пенсіи, по заявленному совмѣстно ими и ихъ женами желанію, также и суммы, числящіяся на счетахъ ихъ женъ, за удержаніемъ 5% въ запасный капиталъ кассы.

Вмѣстѣ съ симъ, по тѣмъ же изложеннымъ выше соображеніямъ, было предоставлено право капитализаціи эмеритальныхъ пенсій лицамъ, которыя прекратили участіе въ кассѣ за достиженіемъ предѣльнаго возраста и пользовались пенсіями, состоя на службѣ.

Равнымъ образомъ право капитализаціи вдовьихъ пенсій распространено на тѣхъ вдовъ, права коихъ на выдачи изъ кассы открылись до введенія въ дѣйствіе новаго положенія, при чемъ причитающіяся означеннымъ вдовамъ къ выдачѣ суммы въ подлежащихъ случаяхъ до-

полняются до размѣра собственныхъ взносовъ, произведенныхъ ихъ мужьями въ пенсіонную кассу.

г) Прочія измѣненія въ положеніи о пенсіонной кассѣ.

Кромѣ вышеизложенныхъ важнѣйшихъ измѣненій и дополненій положенія о пенсіонной кассѣ, въ означенное положеніе введены еще нѣкоторыя дополненія, имѣющія болѣе частное значеніе и, наконецъ, цѣлый рядъ исправленій редакціоннаго характера.

Изъ числа упомянутыхъ дополненій важнѣйшими являются два нижеслѣдующія, какъ затрагивающія интересы болѣе обширныхъ группъ служащихъ:

1) освобожденіе отъ обязательнаго участія въ кассѣ лицъ, служившихъ въ центральныхъ установленіяхъ Министерства Путей Сообщенія и перешедшихъ, вслѣдствіе преобразованія сихъ учрежденій по закону 3 мая 1899 г., во вновь организованное, согласно означенному закону, Управленіе желѣзныхъ дорогъ;

2) предоставленіе права добровольнаго участія въ кассѣ новымъ двумъ категоріямъ служащихъ, которые до сихъ поръ не пользовались этимъ правомъ, а именно: во-первыхъ, лицамъ, состоявшимъ участниками кассы и перемѣщеннымъ на новыя работы по постройкѣ или на службу по временной эксплоатаціи, если означенныя работы по постройкѣ и временная эксплоатація производятся непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія той же дороги, на которой означенные агенты служили съ участіемъ въ пенсіонной кассѣ, и, во-вторыхъ, лицамъ, состоявшимъ участниками кассы и перемѣщеннымъ въ число поденныхъ рабочихъ той же дороги, на которой сіи лица служили съ участіемъ въ кассѣ.

Мѣры административнаго характера.

1) Въ іюлѣ 1896 года Управленіе дѣлами пенсіонной кассы приняло участіе на Всероссійской художественной и промышленной Выставкѣ въ Нижнемъ Новгородѣ. Участіе это выразилось экспонированіемъ на Выставкѣ

изданнаго по сему случаю „Сборника Управленія дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ", заключающаго въ себѣ историческій очеркъ организаціи желѣзнодорожныхъ кассъ, главнѣйшія узаконенія и правительственныя распоряженія, касавшіяся сихъ кассъ, обзоръ дѣятельности Главнаго Комитета пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и Управленія дѣлами сей кассы, финансовыя и статистическія свѣдѣнія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и т. д. Первое изданіе этого „Сборника", пущеннаго въ продажу по цѣнѣ 1 р. 50 к. за экземпляръ, разошлось весьма быстро, вслѣдствіе чего было отпечатано 2-ое изданіе. Кромѣ того были выставлены таблицы и нѣсколько діаграммъ со статистическими свѣдѣніями объ участникахъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ (отношеніе числа участниковъ къ общему числу штатныхъ служащихъ, возрастъ участниковъ, % отношеніе женатыхъ, холостыхъ, вдовыхъ и женщинъ служащихъ, и т. д.).

2) Аналогичный сборникъ былъ изданъ на французскомъ языкѣ для всемірной выставки въ Парижѣ въ 1900 году, въ которой приняло участіе Управленіе дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета. Означенный сборникъ заключалъ въ себѣ кромѣ данныхъ, вошедшихъ въ составъ сборника, изданнаго для Нижегородской выставки, также и данныя, опредѣляющія результатъ дѣятельности Управленія дѣлами въ промежутокъ времени послѣ Нижегородской выставки, какъ разрѣшеніе пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ производить операціи страхованія жизни желѣзнодорожныхъ служащихъ, статистическія данныя, разработанныя вышеназваннымъ Управленіемъ къ 1900 году, данныя, опредѣляющія финансовое положеніе кассъ къ тому же сроку. На парижской выставкѣ международнымъ жюри по назначенію наградъ были присуждены золотая медаль Управленію дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета и, кромѣ того, такая же ме-

даль Завѣдывающему дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета А. Д. Покотилову и серебряная медаль его помощнику Н. А. Рейтлингеру.

3) Въ виду назрѣвшей необходимости въ разрѣшеніи многихъ серьезныхъ вопросовъ, касающихся условій дѣятельности кассъ, организованныхъ по закону 30 мая 1888 г., дѣйствующихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, и ихъ внутренняго устройства, Министерствомъ Путей Сообщенія въ ноябрѣ 1897 года было образовано особое Совѣщаніе изъ представителей частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и лицъ, завѣдывающихъ пенсіонными и сберегательно-вспомогательными кассами служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а также нѣкоторыхъ другихъ лицъ, близко знакомыхъ съ пенсіоннымъ дѣломъ и нуждами желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Руководствуясь особой, заранѣе выработанной Министерствомъ, программой и пользуясь подготовленнымъ матеріаломъ, Совѣщаніе разсмотрѣло и обсудило съ принципіальной точки зрѣнія въ числѣ многихъ, предположенныхъ программою вопросовъ, столь существенные, какъ вопросъ объ организаціи на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ статистики участниковъ кассъ, вопросъ о разрѣшеніи кассамъ производить операціи по страхованію жизни служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ связи съ составленнымъ по сему предмету проектомъ включенія подобныхъ операцій въ кругъ дѣятельности пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ; кромѣ того, весьма значительное вниманіе Совѣщаніе удѣлило вопросу о необходимыхъ и желательныхъ измѣненіяхъ въ дѣлѣ обезпеченія увѣчныхъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ и ихъ семействъ, а также подробно и всесторонне обсудило дѣйствующія правила и установившіеся пріемы счетоводства и отчетности кассъ.

4) По изданіи 2 іюня 1903 года измѣненнаго Положенія о пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и закона о передачѣ въ названную кассу капитала въ суммѣ 10 милліоновъ рублей съ прекращеніемъ ассигнованій по эксплоатаціоннымъ креди-

тамъ на выдачу пособій увольняемымъ по болѣзни участникамъ кассы и семействамъ умершихъ участниковъ, Министерствомъ Путей Сообщенія былъ образованъ съѣздъ Завѣдывающихъ дѣлами мѣстныхъ комитетовъ пенсіонной кассы, дѣйствующихъ на отдѣльныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, при участіи и другихъ представителей сихъ дорогъ, для выработки новаго Устава пенсіонной кассы примѣнительно къ измѣненному Положенію о кассѣ, и правилъ, опредѣляющихъ планъ распредѣленія вышеуказаннаго капитала въ суммѣ 10 милліоновъ рублей.

Выработанные симъ съѣздомъ Уставъ и правила были утверждены Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ 24 декабря 1903 г.

5) Наконецъ нельзя не упомянуть о неоднократныхъ командировкахъ въ теченіе 1895—1905 г.г. какъ Завѣдывающаго дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета, такъ и другихъ служащихъ Управленія дѣлами названнаго Комитета въ цѣляхъ обревизованія дѣятельности отдѣльныхъ пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ, дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ, и мѣстныхъ, при Управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, Комитетовъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ и въ цѣляхъ личныхъ разъясненій симъ Комитетамъ вопросовъ, возникшихъ на почвѣ примѣненія закона 2 іюня 1903 года о пенсіонной кассѣ служашихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Положеніе пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ, дѣйствующхъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, къ 1 января 1905 года.

Дѣйствіе пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ къ 1 января 1905 г. распространяется на слѣдующія казенныя желѣзныя дороги: Харьково - Николаевскую, Баскунчакскую, Екатерининскую,

Полѣсскія, Пермскую, Сызрано-Вяземскую, Самаро-Златоустовскую, Закавказскія, Курско-Харьково-Севастопольскую, Либаво-Роменскую, Привислинскія, Муромскую, Балтійскую и Псково-Рижскую, Риго-Орловскую, Сибирскую, Уссурійскую, Средне-Азіатскую и Забайкальскую и кромѣ того на Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Число участниковъ означенной кассы къ 1 января 1905 года достигаетъ до 176.000 человѣкъ, а капиталъ до 63.000.000 рублей.

На остальныхъ 6 казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ продолжали дѣйствовать отдѣльныя на каждой дорогѣ кассы, организованныя по закону 30 мая 1888 года, а именно: пенсіонныя кассы на дорогахъ—Московско-Брестской, Московско-Ярославско-Архангельской и Юго-Западныхъ и сберегательно-вспомогательныя на дорогахъ—Николаевской, С.-Петербурго-Варшавской, Московско-Курской и Нижегородской.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены округленные размѣры капиталовъ и число участниковъ названныхъ кассъ на 1 января 1905 года.

Наименованіе кассъ:	Число участниковъ:	Размѣръ капитала:
Московско-Брестской ж. д.	7.800	3.400.000
Московско-Ярославско-Архангельской	8.400	3.200.000
Юго-Западныхъ ж. д.	35.500	18.800.000
Николаевской ж. д.	17.900	8.362.500
С.-Петербурго-Варшавской ж. д.	15.500	7.000.000
Московско-Курской и Нижегородской	13.700	7.015.000

На частныхъ желѣзныхъ дорогахъ дѣйствовали отдѣльныя кассы, организованныя по закону 30 мая 1888 г., причемъ въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены округленные числа участниковъ и размѣры капиталовъ каждой изъ указанныхъ кассъ на 1 января 1905 года.

Наименованіе кассъ.	Число участниковъ.	Размѣръ капитала.
А. Пенсіонныя.		
Общ. Владикавказской ж. д.	11.300	5.545.000
„ Варшавско - Вѣнской ж. д.	7.900	5.960.000
„ Московско-Казанской ж. д.	11.200	4.790.000
Общ. Московско-Кіево-Воронежской	12.000	3.900.000
„ Московско - Виндаво-Рыбинской	9.250	1.860.000
„ Рязанско - Уральской ж. д.	22.050	7.960.000
„ Юго-Восточныхъ ж. д.	14.500	6.614.000
В. Сберегательно-вспомогательныя.		
Царскосельской ж. д.	280	175.000
Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи	2.000	351.800
Лодзинской-Фабричной ж. д.	700	423.000

Такимъ образомъ общее число участниковъ кассъ, дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ къ 1 января 1905 года, достигаетъ до 366.000 чел., и капиталъ сихъ кассъ составляетъ до 148.350.000 руб.

Страхованіе желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Учрежденная 1 января 1894 года пенсіонная касса служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣетъ своимъ назначеніемъ выдачу симъ служащимъ и ихъ семействамъ эмеритальныхъ, вдовьихъ и сиротскихъ пенсій, уплата каковыхъ пенсій обезпечивается, главнымъ образомъ, обязательными шестипроцентными вычетами изъ содержанія участниковъ и приплатами казны въ кассу, производимыми въ половинномъ рамѣрѣ указанныхъ вычетовъ. Самые оклады пенсій при этомъ зависятъ: 1) отъ содержанія, которое получалъ служащій,

2) отъ продолжительности его службы и 3) отъ его возраста, а при вдовьихъ пенсіяхъ также отъ возраста вдовы. При наличіи указанной зависимости эмеритальныя и вдовьи пенсіи, уплачиваемыя изъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, даютъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ лишь весьма скромное обезпеченіе служащимъ и ихъ вдовамъ.

Въ виду того, что увеличеніе размѣровъ указанныхъ пенсій, не сопровождаемое соотвѣтственнымъ повышеніемъ нормы обязательныхъ вычетовъ съ участниковъ, очевидно, противорѣчило бы, при данныхъ основаніяхъ расчетовъ пенсіонной кассы и при предусмотрѣнной Положеніемъ оной мѣрѣ участія казны въ дѣлѣ обезпеченія участниковъ сей кассы, положенному въ основаніе ея дѣятельности страховому началу, и принимая во вниманіе, что производство вычетовъ въ большемъ размѣрѣ, противъ указаннаго выше, для значительной части служащихъ являлось бы непосильнымъ,—при составленіи дѣйствовавшаго до 1 января 1904 г. Положенія о кассѣ было признано желательнымъ предоставить служащимъ возможность создавать для себя нѣкоторое дополнительное обезпеченіе путемъ добровольной уплаты взносовъ въ размѣрѣ большемъ, чѣмъ обязательные вычеты изъ ихъ содержанія. До 1889 года участники пенсіонной кассы весьма мало пользовались предоставленнымъ имъ правомъ добровольной уплаты взносовъ: такъ въ 1894 г. въ кассу поступило добровольныхъ взносовъ всего 6 р. 15 коп., въ 1895 году—3.090 руб. 48 коп.; въ 1896 г.—3.127 р. 42 к.; въ 1897 г.—3.611 р. 61 к.; въ 1898 г.—5.077 р. 57 к. и въ 1899 г.—5.560 р. 67 к.

Причина такого явленія заключалась, главнымъ образомъ, въ предусмотрѣнномъ Положеніемъ о кассѣ ограниченіи суммы добровольныхъ взносовъ, а равно и въ другихъ ограничительныхъ постановленіяхъ сего Положенія относительно порядка производства этихъ взносовъ. Упомянутые взносы должны были уплачиваться въ продолженіи очень долгаго времени (20—30 лѣтъ) для того, чтобы лишь въ болѣе или менѣе значительной

степени увеличить размѣръ причитающейся участнику пенсіи, причемъ въ теченіе всего этого времени участникъ рисковалъ безвозвратно потерять вносимыя имъ суммы, ибо, въ случаѣ смерти его до выслуги пенсіи, добровольные взносы участника поступали, согласно Положенію о кассѣ, въ доходъ пенсіонной кассы. Болѣе, сравнительно, выгоднымъ представлялось производство участниками добровольныхъ взносовъ на увеличеніе пенсій ихъ вдовамъ, но и эти взносы, въ случаѣ смерти участника въ скоромъ времени послѣ начала ихъ производства, не могли служить къ сколько нибудь лучшему обезпеченію оставшейся послѣ смерти участника вдовы, нежели то, какое она получила бы изъ пенсіонной кассы при отсутствіи добровольныхъ взносовъ ея мужа.

При указанныхъ условіяхъ производства добровольныхъ вкладовъ въ кассу, многіе участники послѣдней, желая создать для себя лучшее обезпеченіе въ будущемъ или обезпечить свои семьи на случай своей смерти, изыскивали на сторонѣ другіе пути для достиженія своихъ цѣлей, обращаясь къ существующимъ для сего различнаго рода организаціямъ; — такъ, одни отдавали деньги въ сберегательныя кассы, другіе вступали въ члены похоронныхъ кассъ, третьи, наконецъ, входили въ соглашеніе со страховыми обществами.

Изъ всѣхъ этихъ способовъ помѣщенія сбереженій самымъ вѣрнымъ является, конечно, отдача денегъ въ сберегательныя кассы, хотя въ то же время способъ этотъ и наименѣе выгоденъ въ смыслѣ обезпеченія въ заранѣе опредѣленной суммѣ семьи служащаго на случай преждевременной его смерти, когда бы таковая ни послѣдовала. Страхованіе жизни въ страховыхъ обществахъ, при нынѣшнихъ условіяхъ ихъ дѣятельности, является въ общемъ довольно дорогою операціею. Что касается, наконецъ, участія въ похоронныхъ кассахъ, то прежде всего необходимо указать, что цѣлью этихъ кассъ не можетъ быть полное обезпеченіе оставшагося послѣ смерти умершаго семейства, а лишь воз-

мѣщеніе расходовъ на погребеніе, а за симъ нельзя не отмѣтить, что всѣ кассы сего рода, будучи построены на принципахъ, весьма далекихъ отъ научныхъ началъ страхованія, обыкновенно доставляютъ всего болѣе выгодъ лишь первымъ ихъ участникамъ или учредителямъ и оказываются весьма невыгодными для послѣдующихъ участниковъ, а въ концѣ концовъ бываютъ обречены на ликвидацію своихъ дѣль вслѣдствіе несостоятельности или отсутствія достаточнаго числа участниковъ.

Имѣя въ виду, съ одной стороны, упомянутую выше вполнѣ естественную заботу желѣзнодорожныхъ служащихъ о наилучшемъ обезпеченіи ихъ самихъ и ихъ семействъ, и, съ другой стороны, принимая во вниманіе изъясненные недостатки организацій, къ которымъ означенные служащіе вынуждены были прибѣгать для достиженія своихъ цѣлей, Министръ Путей Сообщенія полагалъ, что наиболѣе подходящій способъ помочь служащимъ въ настоящемъ случаѣ, казалось бы, состоитъ въ томъ, чтобы имъ было предоставлено право страховать свою жизнь въ пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ соотвѣтствіи съ приведенными предположеніями Министра Путей Сообщенія Управленіемъ дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета былъ выработанъ подробный проектъ организаціи операцій страхованія при пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, и въ декабрѣ 1898 г., по предварительномъ сношеніи по сему предмету съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ, Юстиціи и съ Государственнымъ Контролеромъ, вопросъ о разрѣшеніи названной кассѣ производить операціи по страхованію жизни желѣзнодорожныхъ служащихъ былъ внесенъ Министромъ Путей Сообщенія на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Въ представленіи своемъ по указанному вопросу въ Государственный Совѣтъ Министръ Путей Сообщенія, между прочимъ, указывалъ, что проектируемое страхованіе являлось бы для служащихъ болѣе дешевымъ, ибо

Управленіе дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета едва ли нуждалось бы для производства операцій по страхованію въ сколько-нибудь замѣтномъ увеличеніи своего личнаго состава и, не имѣя въ виду сего необходимости тратить на администрацію тѣ большія суммы, какія вынуждены тратить частныя страховыя общества, могло бы руководствоваться и болѣе дешевыми тарифами страховыхъ премій. Далѣе, согласно предположеніямъ Министра Путей Сообщенія, пенсіонная касса имѣла бы возможность предоставить своимъ контрагентамъ льготы на случай прекращенія страхованія, коихъ желѣзнодорожный служащій, страхующійся въ частномъ обществѣ, не могъ бы получить, въ виду тѣхъ расходовъ, которые несетъ частное общество, какъ на агентуру по заключенію страхованій, такъ и на администрацію вообще. Наконецъ, для большинства линейныхъ служащихъ, имѣющихъ мѣсто жительства вдали отъ крупныхъ центровъ, представляло бы большое удобство внесеніе страховыхъ премій путемъ опредѣленныхъ вычетовъ изъ жалованья, что избавляло бы ихъ отъ необходимости всегда зорко слѣдить за тѣмъ, чтобы не пропустить срокъ уплаты премій, рискуя, въ случаѣ просрочки, лишиться всѣхъ выгодъ страхованія, какъ то нерѣдко бываетъ при заключеніи страховыхъ сдѣлокъ въ частныхъ обществахъ.

Для самой пенсіонной кассы расширеніе ея функцій введеніемъ новой операціи по страхованію жизни служащихъ не вызвало бы существеннаго осложненія въ ея дѣятельности. Центральнымъ органомъ по страховымъ операціямъ явились бы Желѣзнодорожный Пенсіонный Комитетъ и Управленіе дѣлами сего Комитета, мѣстными органами—состоящія при отдѣльныхъ дорогахъ дѣлопроизводства комитетовъ кассъ.

30 апрѣля 1899 года упомянутое представленіе Министра Путей Сообщенія было заслушано въ Соединенныхъ Департаментахъ Государственной Экономіи, Законовъ и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ, а 3 мая 1899 года удостоилось Высочайшаго утвержденія мнѣніе

Государственнаго Совѣта о разрѣшеніи пенсіонной кассѣ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ производить операціи по страхованію жизни.

Главнѣйшія начала, положенныя въ основу организаціи желѣзнодорожнаго страхованія, сводятся къ слѣдующему.

I. Страхованіе жизни допускается для всѣхъ лицъ, служащихъ по эксплоатаціи и постройкѣ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, не исключая и членовъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ и кандидатовъ къ нимъ, а также чиновъ центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія и установленій по желѣзнодорожной части Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля.

II. Страхованіе жизни заключается: а) на случай смерти, причемъ застрахованный капиталъ выдается немедленно послѣ смерти страхователя, и б) по смѣшанному плану, причемъ застрахованный капиталъ выдается по дожитіи страхователя до опредѣленнаго срока или немедленно послѣ смерти страхователя, если она послѣдуетъ ранѣе наступленія сего срока.

III. Страхованіе допускается по подробномъ медицинскомъ освидѣтельствованіи желающаго застраховаться лица. Безъ медицинскаго освидѣтельствованія страхованіе можетъ быть заключено лишь при томъ условіи, что, въ случаѣ смерти страхователя ранѣе пяти лѣтъ со дня заключенія страхованія, возвращаются, взамѣнъ застрахованнаго капитала, только внесенныя страхователемъ преміи.

Допускается также заключеніе коллективнаго страхованія группами лицъ, въ количествѣ не менѣе двадцати пяти человѣкъ, служащихъ въ одномъ отдѣлѣ, либо въ одной части управленія желѣзною дорогою или правленія общества, либо въ одномъ изъ учрежденій, означенныхъ выше въ п. I. При этомъ соблюдаются слѣдующія условія: а) застрахованные капиталы должны быть одинаковаго размѣра для всѣхъ участниковъ и не должны превышать тысячи рублей на каждое лицо, и

б) вмѣсто подробнаго медицинскаго освидѣтельствованія каждаго страхователя требуется лишь общее заключеніе врача о томъ, что, по физическому состоянію участниковъ группы, нельзя ожидать скорой смерти кого-либо изъ нихъ.

IV. Страхователь имѣетъ право во всякое время прекратить страхованіе и требовать выдачи соотвѣтственной выкупной суммы. Лица, заключившія коллективное страхованіе (п. III), пользуются правомъ полученія выкупной суммы не ранѣе, какъ по прошествіи пяти лѣтъ со времени заключенія страхованія.

V. Страхователямъ могутъ быть выдаваемы подъ принадлежащіе имъ полисы ссуды, въ размѣрѣ не свыше 50% выкупной суммы (п. IV) и не болѣе 25% застрахованнаго капитала.

VI. Причитающіяся къ выдачѣ страхователю или его законнымъ наслѣдникамъ суммы не подлежатъ зачету ни въ счетъ пенсій и пособій, какія имъ могутъ слѣдовать на основаніи общихъ законовъ или особыхъ уставовъ и положеній, ни въ счетъ вознагражденія за смерть или увѣчье по ст. 683 зак. гражд. (св. зак. т. X., ч. I, изд. 1887 г.) или какихъ-либо иныхъ выдачъ изъ казны или частныхъ обществъ.

VII. Состоящія по операціи страхованія жизни суммы помѣщаются въ государственныя процентныя бумаги, въ гарантированныя правительствомъ облигаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ закладные листы учрежденій земельнаго кредита и въ облигаціи С.-Петербургскаго и Московскаго городскихъ кредитныхъ обществъ.

VIII. Расходы по операціи страхованія жизни обращаются на счетъ сей операціи. Смѣта означенныхъ расходовъ утверждается ежегодно Министромъ Путей Сообщенія.

IX. Завѣдываніе операціею страхованія жизни возлагается на Желѣзнодорожный Пенсіонной Комитетъ и Управленіе дѣлами онаго, а также на мѣстные Комитеты кассъ на отдѣльныхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Въ развитіе упомянутаго Высочайше утвержденнаго Мнѣнія Государственнаго Совѣта, Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Юстиціи и съ Государственнымъ Контролеромъ, 1 іюля 1899 года были утверждены нынѣ дѣйствующія „правила производства пенсіонною кассою служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ операцій по страхованію жизни".

Правила эти подробно опредѣляютъ порядокъ заключенія, измѣненія условій и прекращенія договора страхованія, поясняютъ методъ пользованія тарифами премій и содержатъ въ себѣ указанія о порядкѣ отчетности и счетоводства, какъ Управленія дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета, такъ и мѣстныхъ органовъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Во исполненіе Высочайше утвержденнаго 3-го мая 1899 года мнѣнія Государственнаго Совѣта и согласно упомянутыхъ правилъ производства операцій по страхованію пенсіонной кассой служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ 1-го іюля 1899 года были открыты операціи по страхованію жизни. Изъ вышедшихъ уже въ свѣтъ первыхъ трехъ отчетовъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ по операціямъ страхованія жизни за 1899, 1900, 1901 и 1902 г. г., а равно и изъ законченнаго уже составленіемъ четвертаго отчета за 1903 г. вполнѣ уясняется процессъ развитія этихъ операцій.

За указанный періодъ времени дѣятельность Управленія дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета была главнымъ образомъ направлена къ возможно широкой популяризаціи идеи желѣзнодорожнаго страхованія. Въ данномъ случаѣ названное Управленіе дѣйствовало чрезъ свои мѣстные органы (дѣлопроизводства комитетовъ кассъ при управленіяхъ отдѣльныхъ дорогъ), которые своимъ сочувственнымъ отношеніемъ къ дѣлу страхованія въ значительной мѣрѣ облегчали осуществленіе этой задачи. Рядъ лекцій и популярныхъ бесѣдъ

съ агентами по предмету страхованія при участіи лицъ, стоящихъ во главѣ мѣстныхъ органовъ кассы, поѣздки этихъ лицъ по линіямъ въ цѣляхъ ознакомленія желѣзнодорожныхъ агентовъ съ основными принципами и преимуществами новой организаціи обезпеченія, наконецъ, издаваемые съ тою же цѣлью брошюры и разъяснительные приказы по линіямъ дорогъ—все это не могло не оказать благотворнаго вліянія на успѣхи страхованія. Дѣйствительно, страхованіе жизни было встрѣчено весьма сочувственно. Это подтверждается значительнымъ приливомъ страхованій: такъ, за періодъ времени съ открытія операцій, т. е. съ 1 іюля 1899 года по 1 января 1905 года, въ пенсіонную кассу служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ было подано 26.888 заявленій о желаніи заключить страхованіе жизни, и заключено свыше 25.300 страхованій на сумму, превышающую 21.122000 руб. Организація страхованія, какъ оказалось, вполнѣ отвѣчаетъ дѣйствительной и настоятельной потребности желѣзнодорожныхъ служащихъ, и нельзя не признать, что оно начинаетъ пользоваться все болѣе и болѣе возрастающимъ довѣріемъ. Кромѣ того, въ послѣдніе годы замѣчается весьма желательная популяризація этого дѣла среди лицъ малаго матеріальнаго достатка, не имѣющихъ возможности страховаться въ значительныхъ суммахъ, что характерно иллюстрируется при сопоставленіи измѣненій средней застрахованной суммы за истекшій періодъ страховыхъ операцій кассы. Упомянутымъ сопоставленіемъ выяснено, что, при усиливающемся приливѣ страхованій и, слѣдовательно, при возрастаніи итога застрахованной суммы, средній размѣръ ея на одинъ полисъ понижается: такъ, напримѣръ, 1 января 1900 года средняя застрахованная сумма составляла на одинъ полисъ 1.352 р., и, постепенно уменьшаясь, къ 1 января 1905 года понизилась до 839 р. 71 к.

Переходя къ обзору статистическихъ свѣдѣній, полученныхъ въ теченіе отчетнаго періода изъ наблюденій надъ составомъ страхованій и его измѣненіями и приведенныхъ въ упомянутыхъ выше отчетахъ кассы, не

безъинтересно отмѣтить нѣкоторыя характерныя особенности желѣзнодорожнаго страхованія.

Въ общихъ чертахъ движеніе страхованій указано въ приведенной ниже таблицѣ; изъ этой таблицы уясняется интенсивность прилива и прекращенія страхованій, въ ней же указано и %-ное отношеніе числа отклоненныхъ страхованій къ общему числу предложенныхъ страхованій.

Свѣдѣнія о страхованіяхъ, заключенныхъ въ теченіе 1899—1903 г.

	1899—1900 г.г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	Итого.
1. Поступило заявленій о желаніи заключить страхованіе жизни	10.547	3.333	3.628	3.817	21.325
2. Изъ числа ихъ отклонено .	503	191	266	348	1.308
3. Заключено страхованій . .	10.044	3.142	3.362	3.469	20.017
4. Изъ числа ихъ прекращено: въ 1899—1900 г.г.	659	—	—	—	659
„ 1901 г. . . .	811	112	—	—	923
„ 1902 г. . . .	599	278	241	—	1.118
„ 1903 г. . . .	475	238	438	238	1.389
5. Изъ числа ихъ осталось въ силѣ на 1-е января 1904 г.	7.500	2.514	2.683	3.231	15.928
6. %-ное отношеніе числа отклоненныхъ заявленій къ числу предложенныхъ страхованій	4,77	5,73	7,33	9,12	6,13

Что касается, засимъ, распредѣленія страхованій соотвѣтственно размѣрамъ застрахованныхъ суммъ, то по даннымъ кассы за 1903 годъ оказывается, что изъ числа страхованій, заключенныхъ въ суммѣ, не превышающей 500 рублей, находилось въ силѣ на 1 января 1904 года—7.904 страхованія и изъ числа заключенныхъ въ суммѣ отъ 500 до 1.000 рублей—6.095, всего 13.999, т. е. 88% всего числа находившихся къ этому сроку въ силѣ страхованій. Изъ общаго числа находившихся въ силѣ

къ концу 1903 года страхованій 1.339 страхованій заключены лицами, принадлежащими къ категоріи паровозной прислуги, 455—поѣздной прислугой, 1.496—начальниками станцій и ихъ помощниками, 364—телеграфистами, 474—стрѣлочниками, 642—сторожами и рабочими по охранѣ и содержанію пути, 288—составителями поѣздовъ и 2.068—рабочими и мастеровыми въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ; изъ числа страхованій, заключенныхъ мастеровыми и рабочими, 327 страхованій заключено на суммы до 100 руб., 1.254—на суммы отъ 100 р. до 500 р. и 422 на суммы отъ 500 до 1.000 руб. Приведенныя выше цифровыя данныя въ свою очередь указываютъ на широкое распространеніе страхованія среди низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ.

Небезъинтересно затѣмъ указать, что число смертныхъ случаевъ за 1899—1903 гг. среди застрахованныхъ (398) оказалось менѣе ожидаемаго (535), опредѣленнаго надлежащимъ техническимъ подсчетомъ, на 137.

Состояніе страховыхъ средствъ пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

По даннымъ кассы на 1 января 1904 года, средства ея къ этому сроку достигли 1.823.338 р. 22 к., причемъ часть этой суммы, а именно 1.262.561 р. 79 к. числилась въ смѣтѣ спеціальныхъ средствъ Управленія желѣзныхъ дорогъ и почти полностью была помѣщена въ %% бумагахъ на нарицательную сумму 1.315.000 руб., часть (498.631 р. 23 к.) состояла за мѣстными органами кассы и часть (61.748 р. 27 к.)—за дебиторами кассы по ссудѣ. Нельзя засимъ не остановить вниманія на относительной по своимъ размѣрамъ значительности образовавшагося на 1 января 1904 года запаснаго капитала кассы въ суммѣ 233.190 р. 79 к. Если принять во вниманіе, что этотъ капиталъ выдѣлился за отчисленіемъ по операціямъ кассы резерва страховыхъ премій 1.586.888 р. 89 к., опредѣленнаго Управленіемъ дѣлами Пенсіоннаго Комитета въ значительно, а именно на 37.272 р. 08 к., преувеличенномъ размѣрѣ въ цѣляхъ возможности урегулированія

неблагопріятныхъ колебаній смертности по коллективнымъ страхованіямъ, то станетъ, между прочимъ, вполнѣ очевидною та осторожность, съ которою названное Управленіе отнеслось къ опредѣленію размѣра какъ обязательствъ кассы, такъ и ея запаснаго капитала.

Содѣйствіе потребительнымъ обществамъ и начальному обученію дѣтей служащихъ.

При крайне незначительной густотѣ нашего населенія, гдѣ желѣзнодорожныя линіи, соединяя болѣе или менѣе значительные города, проходятъ по мѣстностямъ подчасъ совершенно безлюднымъ, для линейныхъ служащихъ представляется особенно важнымъ вопросъ объ источникахъ пріобрѣтенія ими необходимыхъ предметовъ потребленія.

Въ виду сего, устройство потребительныхъ обществъ, какъ учрежденій, имѣющихъ главною цѣлью продажу своимъ членамъ продуктовъ хорошаго качества и по возможно дешевымъ цѣнамъ, занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду мѣръ по улучшенію быта желѣзнодорожныхъ служащихъ, для которыхъ обезпеченіе дешевымъ продовольствіемъ равносильно увеличенію ихъ содержанія.

Однако, устройство потребительныхъ обществъ одною лишь самодѣятельностью самихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, безъ оказанія имъ какой-либо помощи со стороны правительства, было бы почти невыполнимымъ, какъ вслѣдствіе отсутствія должнаго общенія между служащими, по необходимости живущими разбросанными группами, такъ и по недостаточности ихъ средствъ и другимъ причинамъ.

Поэтому сколько-нибудь значительное развитіе потребительныхъ обществъ среди желѣзнодорожныхъ служащихъ замѣчается лишь послѣ того, какъ Министерство Путей Сообщенія начинаетъ принимать мѣры, направленныя къ оказанію содѣйствія ихъ возникновенію и къ облегченію ихъ дѣятельности на первыхъ порахъ, а именно съ 1895 года.

Краснорѣчивѣе всего объ этомъ можетъ свидѣтельствовать слѣдующая историческая справка: тогда какъ съ 1871 по 1895 г. за двадцатичетырехлѣтній періодъ времени открыто было лишь 14 обществъ потребителей, за промежутокъ времени отъ 1895 по 1904 г. вновь стало функціонировать 22 общества.

Первымъ дѣломъ надлежало дать нормальный уставъ обществъ потребителей желѣзнодорожныхъ служащихъ, который и былъ выработанъ еще въ 1893 году въ бывшемъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и сообщенъ въ теченіе послѣдующихъ лѣтъ въ управленія всѣхъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на коихъ къ тому времени еще не имѣлось потребительнаго общества, съ предложеніемъ оказать всяческое содѣйствіе къ организаціи таковаго.

Согласно упомянутому нормальному уставу, оборотныя средства потребительнаго общества образуются изъ ежемѣсячныхъ 5%-ныхъ вычетовъ съ содержанія служащихъ, производимыхъ до достиженія паемъ полумѣсячнаго ихъ содержанія, но не свыше 100 рублей; кромѣ того, изъ отчисленій прибылей, суммъ, вырученныхъ отъ продажи инвентаря, и нѣкоторыхъ случайныхъ поступленій составляется запасный капиталъ, предназначенный на пополненіе могущихъ произойти операціонныхъ убытковъ, на пріобрѣтеніе движимаго и недвижимаго имущества и на усиленіе, въ видѣ займа, не свыше половины капитала, оборотныхъ средствъ общества. Во главѣ управленія стоитъ собраніе уполномоченныхъ, избираемыхъ на трехлѣтній срокъ изъ своей среды всѣми членами общества особыми записками, адресованными въ правленіе общества. Члены правленія (въ числѣ не менѣе трехъ), коему принадлежитъ ближайшее завѣдываніе дѣлами общества, избираются, какъ и кандидаты къ членамъ правленія, также на три года изъ числа членовъ общества собраніемъ уполномоченныхъ. Для періодической и внезапной повѣрки всѣхъ дѣлъ общества учреждается наблюдательный комитетъ, одна треть членовъ котораго назначается на 2 года начальникомъ дороги,

а остальные на тотъ же срокъ избираются собраніемъ уполномоченныхъ. Для рѣшенія важнѣйшихъ вопросовъ по текущимъ дѣламъ изъ правленія и наблюдательнаго комитета образуется совѣтъ общества. По утвержденіи собраніемъ уполномоченныхъ годового отчета совѣта, чистая прибыль распредѣляется слѣдующимъ образомъ: 10% прибыли отчисляется въ запасный капиталъ, 55%—распредѣляется между членами пропорціонально ихъ паевымъ взносамъ и 35%—распредѣляется между членами пропорціонально произведеннымъ въ теченіе года закупкамъ.

Въ результатѣ такой учредительной дѣятельности Министерства Путей Сообщенія число потребительныхъ обществъ желѣзнодорожныхъ служащихъ стало быстро возрастать. Такъ, 7 обществъ было открыто въ 1895 году (общество служащихъ Балтійской и Псково-Рижской, Закавказскихъ, Либаво-Роменской въ Минскѣ и при Либавскихъ мастерскихъ, Полѣсскихъ, Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской дорогъ), 2—въ 1896 году (общество служащихъ Пермской дороги, преобразованное изъ продовольственныхъ складовъ дороги, и общество служащихъ на ст. „Гомель“ Либаво-Роменской ж. д.), 2—въ 1897 году (общества служащихъ б. Курско-Харьково-Азовской и служащихъ Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. подъ названіемъ „Бережливость“), 2—въ 1898 г. (общество на ст. „Ковровъ“ Нижегородской ж. д. и общества служащихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ), 3—въ 1899 г. (общества служащихъ на Риго-Орловской, Сибирской и Уссурійской ж. д.), 2—въ 1900 г. (общество служащихъ на Московско-Кіево-Воронежской дорогѣ, преобразованное изъ Хозяйственнаго Комитета дороги, и общество служащихъ на ст. „Тула“ Московско-Курской дороги), 2—въ 1901 году (общества служащихъ Забайкальской и Средне-Азіатской дорогъ) и 1—въ 1902 году (общество служащихъ Харьково-Николаевской дороги).

Такимъ образомъ въ настоящее время на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ общаго значенія, за исключеніемъ лишь Баскунчакской, Московско-Брестской, Лодзинской

и Московско-Виндаво-Рыбинской, дѣйствуютъ потребительныя общества. Общее число участниковъ всѣхъ 36 обществъ на 1 января 1903 года составляло 77.841 человѣкъ, или, около 11% всѣхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, при общемъ паевомъ капиталѣ въ суммѣ 1.142.916 рублей и при оборотѣ въ 11.742.152 рубля.

Оказавъ содѣйствіе къ возникновенію потребительныхъ обществъ среди желѣзнодорожныхъ служащихъ, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а равно и правленія нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ то же время приходили во многихъ случаяхъ на помощь вновь образованнымъ обществамъ, разрѣшая имъ возведеніе построекъ на желѣзнодорожной землѣ и даже предоставляя иногда въ пользованіе зданія дороги, а также выдавая въ первое время ихъ дѣятельности, въ случаѣ отсутствія достаточнаго оборотнаго капитала, ссуды изъ разныхъ источниковъ.

Наконецъ, содѣйствіе Министерства Путей Сообщенія желѣзнодорожнымъ потребительнымъ обществамъ выразилось въ установленіи льготнаго тарифа для перевозки товаровъ, пріобрѣтаемыхъ потребительными обществами.

Первоначально тарифная льгота, предоставляемая потребительнымъ обществамъ, дѣйствующимъ на желѣзныхъ дорогахъ была весьма значительна, такъ какъ всѣ товары, по удостовѣреніямъ обществъ и учрежденій, имѣющихъ цѣлью снабженіе желѣзнодорожныхъ служащихъ припасами и товарами по дешевымъ цѣнамъ, перевозились *по служебному тарифу*, при чемъ тарифъ этотъ подлежалъ примѣненію лишь въ предѣлахъ данной дороги, для нуждъ служащихъ которой организовано общество (циркул. Департ. жел. дор. 31 дек. 1894 г.). Но такъ какъ многіе изъ желѣзнодорожныхъ потребительныхъ обществъ не ограничивались продажею товаровъ исключительно лишь своимъ членамъ, а продавали всѣмъ вообще желающимъ, то затронутые конкуренціей потребительныхъ обществъ торговцы начали осаждать своими жалобами Министерства Путей Сообщенія, Финансовъ и

Внутреннихъ Дѣлъ, требуя прекращенія предоставленной обществамъ тарифной льготы. Во вниманіе къ этимъ жалобамъ и ходатайствамъ Министерство Финансовъ возбудило вопросъ объ отмѣнѣ упомянутаго льготнаго тарифа.

Однако, Министерство Путей Сообщенія, съ своей стороны, не нашло возможнымъ согласиться на полное уничтоженіе тарифной льготы, предоставленной потребительнымъ обществомъ, считая, что потребительныя общества, содѣйствуя улучшенію матеріальнаго положенія служащихъ и тѣмъ облегчая условія ихъ жизни, не только вліяютъ на болѣе добросовѣстное исполненіе ими служебныхъ обязанностей, но также заставляютъ служащихъ болѣе дорожить службою на желѣзныхъ дорогахъ и создаютъ такимъ образомъ болѣе надежный и постоянный контингентъ служащихъ. Совершенная отмѣна упомянутаго тарифа не замедлила бы отразиться самымъ гибельнымъ образомъ на большинствѣ едва возникшихъ и не успѣвшихъ еще окрѣпнуть желѣзнодорожныхъ потребительныхъ обществъ.

Но вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая во вниманіе, что поддержка льготнымъ тарифомъ потребительныхъ обществъ должна служить исключительно интересамъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, Министерство Путей Сообщенія находило вполнѣ справедливымъ установить, чтобы таковымъ пользовались лишь тѣ общества, которыя не занимаются продажею получаемыхъ ими продуктовъ постороннимъ лицамъ, не состоящимъ членами потребительнаго общества.

Въ результатѣ изложенной переписки между вѣдомствами съ 1 января 1898 г. послѣдовала отмѣна всѣхъ прежде дѣйствовавшихъ по отношенію къ перевозкамъ грузовъ потребительныхъ обществъ тарифовъ и установленіе новыхъ дѣйствующихъ и нынѣ льготныхъ тарифовъ: тарифа № 3—1898 г. и тарифа № 72—1899 г.

Согласно первому изъ нихъ, продукты и товары, перевозимые въ склады и изъ складовъ тѣхъ потребительныхъ обществъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ,

кои приняли на себя обязательство продавать товары исключительно своимъ членамъ, съ 17 января 1898 г. таксируются въ предѣлахъ подлежащей дороги по $^{1}/_{100}$ к. съ пуда и версты. Согласно тарифу № 72—1899 г. съ 14 іюня 1899 г. грузы потребительныхъ обществъ, при условіи таковаго же обязательства, при междустанціонной развозкѣ въ вагонахъ-лавкахъ, таксируются на желѣзныхъ дорогахъ по $^{1}/_{100}$ коп. съ пуда и версты поваговно съ расчетомъ платы за четверть подъемной силы вагона, независимо отъ количества груза, причемъ опорожненные вагоны возвращаются безплатно.

Съ 1 марта 1903 года оба тарифа объединены подъ наименованіемъ льготнаго тарифа № 24—1903 года, причемъ льгота по перевозкѣ грузовъ въ склады распространяется на общества потребителей: Закавказскихъ, Курско-Харьково-Севастопольской, Либаво-Роменской. Николаевской въ Твери, Московско-Нижегородской, Московско-Ярославско-Архангельской, Пермской, Полѣсскихъ, бывш. Ивангородо-Домбровской, Самаро-Златоустовской, Сибирской, Средне-Азіатской, Сызрано-Вяземской, Харьково-Николаевской, Юго-Западныхъ, Московско-Казанской и Московско-Кіево-Воронежской. Льгота при междустанціонной развозкѣ товаровъ для продажи ихъ членамъ предоставлена обществамъ потребителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Московско-Кіево-Воронежской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ обществамъ Закавказскихъ и Московско-Кіево-Воронежской дорогъ разрѣшается также продажа товаровъ служащимъ, не состоящимъ членами обществъ, на тѣхъ станціяхъ, полустанціяхъ, платформахъ и разъѣздахъ, гдѣ не допускается удаленіе изъ поѣзда пассажировъ.

Тѣ же желѣзнодорожныя потребительныя общества, которыя находятъ для себя болѣе выгоднымъ не ограничивать свое право продажи всѣмъ вообще покупателямъ, означенною льготою не пользуются.

Не меньшее значеніе, чѣмъ предоставленіе обществамъ льготъ по перевозкѣ товаровъ, имѣло для дѣятельности желѣзнодорожныхъ потребительныхъ обществъ произ-

водство вычета съ содержанія членовъ долга по забору товаровъ управленіями дорогъ по платежнымъ спискамъ на жалованье. Таковая мѣра, примѣняемая, за немногими исключеніями, ко всѣмъ желѣзнодорожнымъ потребительнымъ обществамъ и даже предложенная въ нормальномъ уставѣ бывшаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при широкомъ развитіи продажи въ кредитъ, значительно обезпечивала исправность платежей кредитуемыхъ потребителей, если бы только, конечно, администрація общества, какъ это бывало нерѣдко, не переступала въ разрѣшеніи кредитовъ границъ, предписываемыхъ осторожностью.

Многолѣтній опытъ, однако, показалъ, что во внутренней организаціи потребительныхъ обществъ, несмотря на значительную прибыль, получаемую многими обществами, и доставляемую ими служащимъ пользу, тѣмъ не менѣе коренятся весьма существенные недостатки.

Вскорѣ послѣ открытія во многихъ обществахъ не замедлили обнаружиться крупные безпорядки, вызванные небрежностью руководителей или злоупотребленіями, и даже хищенія; въ отдѣльныхъ случаяхъ разстройство дѣлъ привело къ окончательному прекращенію дѣятельности обществъ.

Еще въ 1894 г. на эти злоупотребленія было обращено вниманіе бывшимъ Главнымъ Инспекторомъ желѣзныхъ дорогъ, нынѣшнимъ Министромъ Путей Сообщенія княземъ М.И. Хилковымъ, указавшимъ, что обнаруженныя растраты происходятъ отъ отсутствія какого-либо надзора за дѣйствіями правленій упомянутыхъ обществъ.

Въ результатѣ было признано необходимымъ установить правильный надзоръ за дѣятельностью всѣхъ организацій взаимопомощи служащихъ дѣйствующихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, правила коего утверждены 7 октября 1897 года за Министра Путей Сообщенія бывшимъ Товарищемъ Министра Генералъ-Лейтенантомъ Н. П. Петровымъ.

Согласно этимъ правиламъ, на Управленіе казенныхъ

желѣзныхъ дорогъ по Управленію дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ возложено: а) разсмотрѣніе всѣхъ поступающихъ на утвержденіе правительства проектовъ уставовъ вновь учрежденныхъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ организацій взаимопомощи, а равно ходатайствъ объ измѣненіи дѣйствующихъ уставовъ тѣхъ же организацій; б) наблюденіе за дѣятельностью упомянутыхъ организацій, какъ путемъ разсмотрѣнія ихъ отчетовъ, такъ и путемъ производства періодическихъ ревизій, и соотвѣтственные доклады Управленію казенныхъ дорогъ о замѣченныхъ неправильностяхъ или безпорядкахъ; в) представленіе на утвержденіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ проектовъ различныхъ инструкцій и указаній, а также правилъ счетоводства и отчетности, какія признано будетъ необходимымъ преподать распорядительнымъ органамъ въ интересахъ болѣе правильнаго веденія дѣлъ или въ видахъ устраненія обнаруженныхъ неправильностей, а равно и предложеній о введеніи необходимыхъ въ интересахъ дѣла дополненій или измѣненій въ соотвѣтствующихъ уставахъ: г) составленіе общихъ обзоровъ положенія и дѣятельности упомянутыхъ организацій; д) созваніе, въ случаяхъ, когда будетъ признано желательнымъ, съ разрѣшенія Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съѣздовъ представителей всѣхъ или нѣкоторыхъ изъ упомянутыхъ организацій; е) веденіе всей общей переписки по дѣламъ, касающимся упомянутыхъ организацій.

Высочайше утвержденнымъ 3 мая 1899 года Временнымъ учрежденіемъ Министерства Путей Сообщенія функціи Управленія дѣлами пенсіонной кассы по надзору за организаціями взаимопомощи были распространены и на общества и кассы, находящіяся на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ статьѣ 40 названнаго закона въ качествѣ предметовъ вѣдѣнія Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета указывается, между прочимъ, разсмотрѣніе уставовъ вновь учреждаемыхъ и надзоръ за дѣйствіями существующихъ уже на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ

дорогахъ ссудо-сберегательныхъ кассъ, потребительныхъ обществъ, и инаго рода учрежденій взаимопомощи (похоронныхъ кассъ, обществъ взаимнаго вспоможенія и проч.).

Надзоръ за потребительными обществами выражается, главнымъ образомъ, какъ и по отношенію къ прочимъ организаціямъ взаимопомощи служащихъ, въ ревизіи восходящихъ въ Управленіе дѣлами Желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета періодическихъ отчетовъ о дѣятельности обществъ и въ просмотрѣ постановленій общихъ собраній. Усиленіе этого надзора въ смыслѣ контролирующаго воздѣйствія Министерства на ихъ дѣятельность встрѣчаетъ препятствія въ предоставленной обществамъ широкой самостоятельности.

Въ качествѣ корректива къ такому положенію вещей, Министерство Путей Сообщенія прибѣгало къ введенію, по соглашенію съ учредителями, въ уставы обществъ спеціальныхъ опредѣленій, предусматривающихъ контролирующее вмѣшательство въ дѣла обществъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, но пока права названныхъ управленій недостаточны и сводятся въ тѣхъ обществахъ, которыя воспользовались нормальнымъ уставомъ Министерства Путей Сообщенія, къ предоставленію Начальникамъ дорогъ права назначенія изъ числа избранныхъ уполномоченныхъ предсѣдателя собранія уполномоченныхъ и назначенія 1/3 состава членовъ наблюдательнаго комитета. Таковы общества служащихъ на Балтійской и Псково-Рижской, Екатерининской, Забайкальской, Закавказскихъ, Курско-Харьково-Севастопольской, Либаво-Роменской въ Гомелѣ, Либавѣ и Минскѣ, Московско-Курской въ Тулѣ, Пермской, Риго-Орловской въ Ригѣ, Самаро-Златоустовской, Сибирской, Сызрано-Вяземской, Харьково-Николаевской и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Сверхъ сего можно указать на назначеніе начальникомъ дороги по одному уполномоченному отъ каждаго раіона въ уставахъ обществъ Забайкальской и Пермской дорогъ, на назначеніе 1/3 состава членовъ правленія и кандидатовъ къ нимъ, а также 1/3 состава мѣстныхъ наблюдательныхъ комиссій въ обществахъ Забайкальской, Перм-

ской и Харьково-Николаевской ж. д. и на требованіе согласія начальника дороги на предположенныя собраніемъ уполномоченныхъ измѣненія и дополненія уставовъ общества Пермской и Харьково-Николаевской ж. д.

Изложенныя опредѣленія уставовъ не могутъ, конечно, обезпечивать въ достаточной мѣрѣ правильный ходъ дѣятельности потребительныхъ организацій, нерѣдко съ теченіемъ времени приходящихъ въ упадокъ, и еще въ 1901 году, при докладѣ о безпорядкахъ въ веденіи дѣлъ обществомъ потребителей Полѣсскихъ дорогъ, Господинъ Министръ Путей Сообщенія высказался за необходимость принятія общихъ мѣръ по упорядоченію вопроса о снабженіи служащихъ предметами первой необходимости, но предварительно призналъ желательнымъ произвести повсемѣстно спеціальное обслѣдованіе всѣхъ существующихъ желѣзнодорожныхъ потребительныхъ обществъ. Для сей цѣли при всѣхъ мѣстныхъ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ, казенныхъ и частныхъ, были образованы особыя временныя комиссіи, на казенныхъ дорогахъ—подъ предсѣдательствомъ членовъ совѣтовъ мѣстныхъ управленій отъ Министерства Путей Сообщенія. Составъ комиссій было предоставлено опредѣлить начальникамъ и управляющимъ желѣзныхъ дорогъ изъ лицъ достаточно свѣдущихъ въ дѣловомъ счетоводствѣ и въ веденіи бухгалтерскихъ книгъ, непричастныхъ къ администраціи потребительныхъ обществъ, но при обязательномъ участіи завѣдывающихъ кассами и дѣлопроизводителей мѣстныхъ комитетовъ пенсіонной кассы казенныхъ дорогъ, примѣняясь къ ст. 40 Высочайше утвержденнаго 3 мая 1899 года Временнаго учрежденія Министерства Путей Сообщенія, согласно коей надзоръ за всѣми организаціями всаимопомощи желѣзнодорожныхъ служащихъ возлагается на Желѣзнодорожный Пенсіонный Комитетъ.

На означенныя комиссіи были возложены нижеслѣдующія задачи:

а) провѣрить правильность одобренныхъ общимъ собраніемъ отчетовъ за послѣдній годъ всѣхъ существующихъ на желѣзныхъ дорогахъ обществъ потребителей,

сдѣлавъ при этомъ повѣрку книгъ и сличивъ записи въ нихъ съ подлинными документами;

б) выяснить путемъ тщательной провѣрки фактическую наличность, какъ кассы общества, такъ и находящихся въ лавкахъ, складахъ и вагонахъ общества товаровъ и составить на день повѣрки балансъ состоянія счетовъ общества;

в) если при этомъ обнаружится, что дѣла общества идутъ неблагопріятно, то разслѣдовать, какими главными причинами обусловливается неуспѣшная дѣятельность общества и какими измѣненіями въ организаціи дѣла могутъ быть достигнуты лучшіе результаты.

Во исполненіе сего, при всѣхъ мѣстныхъ управленіяхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, на коихъ дѣйствуютъ общества потребителей, были образованы въ началѣ 1902 года спеціальныя комиссіи для обслѣдованія положенія дѣлъ потребительныхъ обществъ.

Результаты трудовъ означенныхъ комиссій, въ большинствѣ случаевъ весьма успѣшно окончившихъ возложенное на нихъ порученіе, представляютъ богатый матеріалъ для оцѣнки существующей системы снабженія желѣзнодорожныхъ служащихъ предметами потребленія, каковой предметъ нынѣ серьезно озабочиваетъ Министерство Путей Сообщенія. Для рѣшенія вопроса о болѣе цѣлесообразной организаціи таковаго снабженія при Управленіи желѣзныхъ дорогъ образована подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги дѣйств. ст. сов. инженера Н. С. Островскаго приступающая нынѣ къ занятіямъ особая комиссія съ участіемъ представителей Министерства Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля, труды коей имѣютъ служить основаніемъ для дальнѣйшихъ мѣропріятій Министерства въ этомъ крайне важномъ для служащихъ дѣлѣ.

Почти въ такой же мѣрѣ, какъ снабженіе линейныхъ служащихъ продовольствіемъ является, по условіямъ желѣзнодорожной службы необходимымъ предоставленіе ихъ

дѣтямъ возможности получать, хотя бы начальное, общее образованіе. Обученіе ихъ дѣтей должно составлять какъ бы видъ добавочнаго содержанія служащихъ,—притомъ, подобно квартирному довольствію въ рѣдко населенныхъ мѣстностяхъ,— обязательно предоставляемаго въ натурѣ. Возникшее по инициативѣ служащихъ желѣзныхъ дорогъ, школьное дѣло было дѣятельно поддержано на казенныхъ дорогахъ Министерствомъ Путей Сообщенія, вполнѣ сознававшимъ обязательность прихода на помощь служащимъ въ удовлетвореніи этой потребности, и получило за послѣдніе годы весьма широкое развитіе, что не исключаетъ, однако, необходимости дальнѣйшаго расширенія этого дѣла, соразмѣрно росту самихъ желѣзныхъ дорогъ.

На 1 января 1904 года на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ было открыто всего 202 общеобразовательныхъ училища, въ которыхъ обучалось 31.181 дѣтей обоего пола. Расходы на школьныя нужды въ 1903 году достигали суммы 616.809 руб. 38 коп., изъ коихъ 536.581 р. 35 коп. составляли пособіе казны. Общая сумма расходовъ Министерства Путей Сообщенія по ремонту и постройкамъ для нуждъ школъ за десятилѣтіе 1894—1904 г. составляетъ 850.833 рубля.

Къ сожалѣнію, въ настоящее время обстоятельствомъ, усыпляющимъ энергію мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій въ созданіи благопріятныхъ условій для развитія образованія дѣтей служащихъ на линіи, является отстраненіе желѣзнодорожной администраціи отъ управленія дѣлами школъ и надзора за ихъ дѣятельностью. Дѣйствовавшій по 1899 годъ порядокъ былъ съ этой стороны нѣсколько цѣлесообразнѣе. Вотъ какъ опредѣляется положеніе общеобразовательныхъ школъ, содержимыхъ на средства мѣстнаго управленія желѣзной дороги по правиламъ 1896 года для школъ Екатерининской дороги, являвшимися въ данномъ случаѣ весьма типичными.

Начальнику Екатерининской ж. д. предоставляется право, по соглашенію съ мѣстными директорами или инспекторами народныхъ училищъ открывать училища для

первоначальнаго обученія преимущественно для дѣтей своихъ служащихъ по образцу и съ программами двухклассныхъ и одноклассныхъ сельскихъ училищъ Министерства Народнаго Просвѣщенія. Всѣ вообще расходы по содержанію училищъ покрываются Управленіемъ дороги, которые для этой цѣли располагаютъ слѣдующими источниками: пособіемъ казны, испрашиваемымъ ежегодно Управленіемъ дороги по эксплоатаціонной смѣтѣ дороги, отчисленіями служащими части своего содержанія въ установленномъ добровольно размѣрѣ обыкновенно отъ ½% до 1%, платой за обученіе, взимаемой съ дѣтей, родители коихъ не служатъ на дорогѣ и разнаго рода пожертвованіями и сборами отъ даваемыхъ въ пользу училищъ, вечеровъ, спектаклей, концертовъ и т. п. поступленій. Въ отношеніи внутреннихъ распорядковъ начальныхъ училищъ, общее управленіе всѣми ими, заботы о развитіи существующихъ училищъ, объ открытіи новыхъ училищъ на линіи, надзоръ за ходомъ и направленіемъ учебнаго и воспитательнаго дѣла училищъ, надзора за точнымъ выполненіемъ всѣхъ постановленій и распоряженій, касающихся училищъ, а также разрѣшеніе всякаго рода вопросовъ какъ административнаго, такъ и учебновоспитательнаго характера принадлежитъ попечительству надъ училищемъ подъ предсѣдательствомъ Начальника дороги, или лица, которое имъ будетъ уполномочено замѣнять его во время отсутствія. Послѣднему, т. е. Предсѣдателю, принадлежитъ, главнымъ образомъ, завѣдываніе личнымъ составомъ училищъ, увольненіе и опредѣленіе служащихъ къ должностямъ по докладамъ членовъ попечительства, а также рѣшеніе всякаго рода вопросовъ, не имѣющихъ принципіальнаго значенія.

Въ 1898 г. при Министерствѣ Народнаго Просвѣщенія, взглядамъ коего не отвѣчало тогдашнее положеніе желѣзнодорожныхъ школъ, составилась Комиссія съ представителями отъ Министерства Путей Сообщенія, выработавшая особыя правила для двухклассныхъ и одноклассныхъ училищъ Министерства Народнаго Просвѣщенія, устраиваемыхъ на линіяхъ ж. д. на средства желѣзно-

дорожныхъ управленій, утвержденныя 25 сентября 1898 г. Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія. Правила эти, совершенно устранявшія Управленія дорогъ отъ всякаго участія въ направленіи школьнаго дѣла на своей дорогѣ, и приняты къ руководству управленіями тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на линіяхъ коихъ существуютъ начальныя общеобразовательныя училища, находящіяся въ вѣдѣніи Министерства Народнаго Просвѣщенія, каковыя и составляютъ значительное большинство всѣхъ желѣзнодорожныхъ школъ, такъ какъ школы, состоящія въ вѣдомствѣ Православнаго Исповѣданія, сравнительно малочисленны.

Представляя мало разнообразія въ подробностяхъ внѣшняго строя и въ формѣ подчиненія правительственной власти, тѣ и другія школы по своей педагогической организаціи могутъ быть сведены къ двумъ основнымъ типамъ: къ училищамъ однокласснымъ и многоклассным, какъ то предусмотрѣно Высочайше утвержденнымъ 29 мая 1869 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта и особыми къ сему правилами. Согласно Правиламъ 1898 г., такія двухклассныя и одноклассныя училища вѣдомства Министерства Народнаго Просвѣщенія состоятъ въ учебномъ отношеніи подъ ближайшимъ надзоромъ директоровъ и инспекторовъ народныхъ училищъ, мѣстныя же управленія желѣзныхъ дорогъ обязаны покрывать изъ своихъ средствъ всѣ расходы по содержанію училищъ. Не давая сколько нибудь широкихъ правъ желѣзнодорожнымъ управленіямъ въ вопросѣ начальнаго образованія, правила ограничиваютъ значеніе послѣднихъ лишь тѣмъ, что управленія являются иниціаторами всѣхъ проектовъ по улучшенію и расширенію школьнаго дѣла и ходатайствуютъ передъ учебными округами о проведеніи этихъ проектовъ въ жизнь школъ, и что они имѣютъ при каждомъ училищѣ своего представителя въ лицѣ почетнаго блюстителя, а также имѣютъ право отказать въ согласіи на представленнаго мѣстной дирекціей народныхъ училищъ кандидата для замѣщенія открывающихся вакансій преподавателей.

Существующія на желѣзныхъ дорогахъ церковно-

приходскія школы, согласно Высочайше утвержденному 1-го апрѣля 1902 года положенію о церковныхъ школахъ вѣдомства Православнаго Исповѣданія, открываются съ разрѣшенія Епархіальнаго Училищнаго Совѣта, который вѣдаетъ назначеніемъ приходскаго священника для завѣдыванія церковно-приходской школой; способности же педагогической дѣятельности прочихъ преподавателей церковно-приходскихъ школъ опредѣляются учебными отдѣленіями епархіальныхъ училищныхъ совѣтовъ. Общій надзоръ за церковно-приходскими школами осуществляется также благочинными, надзору коихъ поручается небольшой районъ.

Что же касается характера преподаванія въ школахъ какъ церковно-приходскихъ, такъ и министерскихъ, то оно почти однообразно; все различіе собственно заключается только въ объемѣ преподаванія математики и физики. Такъ въ програму церковно-приходскихъ школъ не введены, какъ особые предметы, геометрія и физика, хотя основныя геометрическія понятія включены въ программу линейнаго черченія, а въ отдѣлѣ свѣдѣній о явленіяхъ природы отведено мѣсто явленіямъ физическимъ.

Недостатки правилъ 25 сентября 1898 года, допускающихъ весьма ограниченное участіе заинтересованныхъ въ успѣшномъ ходѣ дѣла Управленій желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи хозяйственной части и по веденію школьнаго дѣлопроизводства, не замедлили вскорѣ обнаружиться. Въ виду сего, вслѣдствіе ходатайства Начальника Екатерининской желѣзной дороги, въ 1902 году Министръ Путей Сообщенія, имѣя въ виду, что участіе желѣзнодорожнаго начальства весьма важно въ смыслѣ созданія благопріятныхъ условій для успѣшнаго развитія школьнаго дѣла, вошелъ въ сношеніе съ Министромъ Народнаго Просвѣщенія, въ коемъ указывалъ на необходимость дополнить правила 25 сентября 1898 года въ смыслѣ предоставленія большихъ правъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ въ распоряженіи хозяйственной частью и въ дѣлѣ выбора и назначенія преподавателей.

Въ результатѣ происшедшей между вѣдомствами пе-

реписки, были утверждены 14 іюня 1902 года Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія дополненія къ правиламъ 1898 года въ примѣненіи къ Екатерининской дорогѣ. Согласно этимъ дополненіямъ, общее завѣдываніе школами въ хозяйственномъ отношеніи должно принадлежать Начальнику Екатерининской желѣзной дороги, въ распоряженіи котораго находятся хозяйственныя и денежныя дѣла училищъ, отчетомъ по коимъ Начальникъ дороги обязанъ Министерству Путей Сообщенія. Право пріисканія и избранія кандидатовъ на свободныя преподавательскія мѣста принадлежитъ Управленію Екатерининской дороги, утвержденіе же таковыхъ—Директору народныхъ училищъ. Курсъ обученія въ двухклассныхъ училищахъ дороги разрѣшается увеличить въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, до шестилѣтняго. Свидѣтельства на льготу по воинской повинности выдаются окончившимъ курсъ одноклассныхъ училищъ, а равно и перваго класса двухклассныхъ, на точномъ основаніи Правилъ для выдачи свидѣтельствъ о знаніи курса начальныхъ училищъ лицамъ, желающимъ при отбываніи воинской повинности воспользоваться льготою, опредѣленною п. 4 ст. 56 Уст. о воинской повинности.

Означенныя дополненія, представляющія все же нѣкоторый шагъ въ направленіи къ большей самостоятельности желѣзныхъ дорогъ въ школьномъ дѣлѣ, примѣняются въ настоящее время лишь на Екатерининской желѣзной дорогѣ, но уже возбужденъ вопросъ о примѣненіи ихъ также къ школамъ нѣкоторыхъ другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Дѣятельность Врачебно-Санитарной части съ 1895 по 1905 годъ.

Десятилѣтній періодъ времени съ 1895 по 1905 годъ въ отношеніи развитія врачебно-санитарной части на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ иллюстрируется въ общихъ чертахъ болѣе или менѣе наглядно нижеприведенной таблицей, совмѣщающей въ себѣ цифровыя данныя,

которыя отвѣчаютъ на рядъ положеній, имѣющихъ связь съ той задачей, какую поставило себѣ Министерство Путей Сообщенія въ заботахъ по охраненію здоровья и обезпеченію медицинской помощью лицъ, посвятившихъ свой трудъ и самое здоровье служенію одному изъ культурнѣйшихъ проявленій государственнаго роста — желѣзнодорожному дѣлу.

Рамки того очерка, которыя намѣчены здѣсь, не позволяютъ привести всѣхъ подробностей въ отношеніи развитія врачебно-санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ, чѣмъ такъ богато истекшее десятилѣтіе, и, въ силу неизбѣжности, имѣется возможность остановиться лишь на тѣхъ выводахъ, которые могутъ быть сдѣланы изъ сопоставленій, основанныхъ на цифровыхъ данныхъ указанной таблицы, а также коснуться наиболѣе выдающихся моментовъ въ дѣлѣ общей организаціи врачебно-санитарной части, проявившихся за названный періодъ времени.

Уже при первомъ взглядѣ на приведенную таблицу можно видѣть, что постепенный за десятилѣтіе ростъ казенной желѣзнодорожной сѣти и, соотвѣтственно тому, увеличивавшійся ростъ числа служащихъ вызывалъ параллельно потребность и въ тѣхъ мѣропріятіяхъ, которыя направлялись къ обезпеченію медицинской помощью желѣзнодорожныхъ тружениковъ. Вслѣдствіе этого пропорціонально ростетъ съ каждымъ годомъ, подчиняясь почти съ точностью извѣстной закономѣрности, число врачей, фельдшеровъ и акушерокъ, увеличивается количество больницъ и коекъ въ нихъ, пріемныхъ покоевъ съ ихъ кроватями, ростетъ и число врачебныхъ участковъ, фельдшерскихъ и акушерскихъ околодковъ, какъ административныхъ дѣленій желѣзнодорожной сѣти во врачебно-санитарномъ отношеніи.

Если отношеніе между числомъ служащихъ на казен. ж. д. 1895 года (179.934 челов.) и 1904 года (522.800 челов.) можетъ быть выражено приблизительно какъ 1 : 3, то и число лицъ медицинскаго персонала на каз. жел. дор., число больницъ (24 : 59) и кроватей въ нихъ (627 : 2120)

Годы	Протяже[illegible] [illegible] верстахъ	Число [illegible]	Общие расходы по врачебно-санитарной части на [illegible] желѣзныхъ дорогахъ	Врачебный составъ: Врачей	Провизоровъ	Фельдшеровъ	[illegible]	Оборудованіе: Фельдшерскихъ околодковъ	Акушерскихъ околодковъ	Больницъ	Кроватей въ нихъ	Пріемныхъ покоевъ	Кроватей въ нихъ	Пользовалось больныхъ
Казенныя желѣзныя дороги.														
1895 . .	20.883	179.934	1.127.48[illegible] р.	164	16	39	[illegible]	3[illegible]0	102	24	627	206	400	667.002
1896 . .	21.020	211.497	1.260.770 »	186	17	440	190	380	114	[illegible]	716	226	446	827.096
1897 . .	23.569	236.470	1.997.054 »	300	2[illegible]	702	220	400	130	28	805	334	670	1.049.399
1898 . .	25.132	248.013	1.783.367 »	288	22	64[illegible]	231	413	1[illegible]6	32	899	338	682	1.044.494
1899 . .	28.783	266.772	2.058.488 »	316	32	7[illegible]	256	460	180	35	994	385	724	1.131.525
1900 . .	31.401	323.163	2.474.967 »	354	37	83[illegible]	295	489	201	42	1.244	424	770	1.465.079
1901 . .	34.348	397.011	2.878.461 »	402	41	949	[illegible]	622	220	50	1.613	460	812	1.701.329
1902 . .	36.087	463.943	3.383.051 »	426	[illegible]	1.016	[illegible]41	641	236	51	1.756	465	861	2.004.521
1903 . .	36.704	484.852	3.54[illegible].146 »	433	[illegible]1	[illegible].042	[illegible]	653	245	54	1.842	476	944	2.223.659
1904 . .	37.[illegible]32	522.800	3.710.472	459	59	1.09[illegible]	[illegible]59	662	254	59	2.120	494	951	2.410.799
Частныя желѣзныя дороги *).														
1900 . .	15.953	144.075	1.016.807 р.	193	3	360	[illegible]	281	50	21	438	213	428	774.910
1901 . .	15.936	148.513	1.102.801 »	205	8	37[illegible]	[illegible]56	302	41	23	469	211	410	902.227
1902 . .	17.683	164.078	1.224.412 »	216	8	433	[illegible]67	334	54	23	478	229	501	931.859
1903 . .	18.080	1[illegible]7.[illegible]15	1.343.112	226	9	436	[illegible]	327	59	23	485	231	478	973.712
1904 . .	18.699	183.497	1.431.954 »	236	14	464	[illegible]83	319	66	25	506	234	483	1.007.612

*) Свѣдѣній не имѣется до 1900 г.

и т. д. сохраняетъ то же отношенiе 1 : 3. Если наибольшiй ростъ жел. дор. сѣти принадлежитъ 1899, 1900, 1901 гг., то и максимумъ роста больницъ, увеличенiе медицинскаго персонала и т. д. падаетъ на тѣ же года.

Естественно, разумѣется, что пропорцiонально росту мѣропрiятiй врачебно-санитарнаго характера росла и сумма общихъ расходовъ на врачебно-санитарную часть каз. жел. дор., и мы видимъ изъ той же таблицы, что, достигая въ 1895 г. всего лишь 1.127.487 р., въ 1904 г. сумма эта увеличивается втрое, а именно: до 3.710.472 р., сохраняя то же отношенiе 1 : 3.

Такимъ образомъ, все вмѣстѣ взятое говоритъ за то, что въ основѣ развитiя врачебно-санитарнаго дѣла, въ теченiе всего послѣдняго десятилѣтiя, лежала извѣстная планомѣрность и стройность, стремленiе поддержать его на возможной высотѣ.

Переходя къ событiямъ, имѣвшимъ общее значенiе въ смыслѣ организацiи врачебно-санитарной части, нельзя не упомянуть прежде всего о преобразованiи центральнаго органа врачебной службы въ 1899 г. при общей реформѣ центральныхъ установленiй Министерства Путей Сообщенiя и вызванномъ обширностью задачъ по общему руководству и главному надзору за врачебно-санитарной службой на линiяхъ желѣзныхъ дорогъ и врачебно-санитарнымъ состоянiемъ всей желѣзнодорожной сѣти. Съ этого момента (преобразованiй) въ кругъ вѣдѣнiя центральнаго органа—Врачебно-Санитарной Части входятъ уже всѣ вопросы врачебно-санитарной службы не только казенныхъ дорогъ, какъ это было до 1899 г., но и частныхъ; при этомъ дѣятельность названной части, функцiи которой въ общемъ могли бы быть охарактеризованы, какъ административно-хозяйственныя и судебно-медицинскiя, значительно расширились.

Моментомъ, имѣющимъ громадное значенiе въ отношенiи развитiя организацiи желѣзнодорожнаго врачебнаго дѣла, помимо вышесказаннаго, явилось также осуществленiе давно назрѣвшей потребности въ Совѣщательныхъ Съѣздахъ желѣзнодорожныхъ врачей. Просвѣщенный по-

чинъ устройства названныхъ съѣздовъ принадлежалъ всецѣло Господину Министру Путей Сообщенія и его глубокому сочувствію къ интересамъ врачебнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ.

И рядъ Съѣздовъ, имѣвшихъ мѣсто въ истекшемъ десятилѣтіи, не замедлилъ оправдать довѣріе Министра, выдвинувъ цѣлый рядъ вопросовъ первостепенной важности въ отношеніи охраны здоровья и жизни желѣзнодорожнаго населенія.

Дѣятельность Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II-го съ 1895 по 1905 годъ.

Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II-го, имѣющій своимъ назначеніемъ призрѣніе въ особыхъ колоніяхъ или убѣжищахъ какъ одинокихъ, такъ и семейныхъ бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерявшихъ способность снискивать себѣ средства къ существованію трудомъ по старости, по разстроенному на службѣ здоровью, по увѣчью или по другимъ связаннымъ съ желѣзнодорожною службою причинамъ, созданъ въ 1880 году по иниціативѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, пожелавшихъ, въ виду исполнявшагося 19-го февраля 1880 года 25-тилѣтія царствованія Императора Александра II-го, увѣковѣчить какимъ-нибудь актомъ предстоящее торжество.

По обсужденіи вопроса объ учрежденіи Инвалиднаго дома въ засѣданіи XI-го Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ декабрѣ 1879 г., Министерство Путей Сообщенія въ февралѣ 1880 г. внесло въ Комитетъ Министровъ свое представленіе объ учрежденіи Инвалиднаго дома на выработанныхъ желѣзнодорожнымъ Съѣздомъ основаніяхъ, причемъ Комитетъ Министровъ, заслушавъ означенное представленіе, положилъ: 1) испросить Высочайшее соизволеніе на присвоеніе Инвалидному дому имени „Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра

II-го"; 2) на содержаніе Инвалиднаго дома разрѣшить всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ производство отчисленій отъ валовыхъ сборовъ съ дорогъ по 5 р. съ версты каждой колеи главнаго пути, съ тѣмъ. чтобы предѣльная цифра капитала была, по указанію опыта, установлена взаимнымъ соглашеніемъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, и 3) предоставить Министру Путей Сообщенія, по окончательномъ соображеніи и составленіи проектовъ какъ правилъ призрѣнія инвалидовъ, такъ и организаціи Инвалиднаго дома, внести таковые проекты на разсмотрѣніе Комитета Министровъ въ установленномъ порядкѣ.

Означенное Положеніе Комитета Министровъ удостоилось 15-го февраля 1880 г. Высочайшаго утвержденія, а начальнымъ срокомъ производства инвалидныхъ отчисленій было назначено 1-е января 1880 г.

Выработанный за симъ Канцеляріею Министра Путей Сообщенія проектъ Устава Инвалиднаго дома, по сообщеніи его на заключеніе Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, былъ заслушанъ 21-го сентября 1882 г. и одобренъ Комитетомъ Министровъ, Положеніе котораго по сему предмету удостоилось разсмотрѣнія и утвержденія Его Величества въ 1-й день октября 1882 года.

Въ составъ Инвалиднаго дома входятъ нынѣ колоніи или отдѣленія: Московское, открытое 30 августа 1886 г. и находящееся въ 15 верстахъ отъ ст. Можайскъ, Московско-Брестской жел. дороги, и въ 12-ти верстахъ отъ гор. Можайска, Московской губерніи; Западное, открытое 30 августа 1888 г. и находящееся въ 12-ти верстахъ отъ ст. Влодава Привислинскихъ жел. дор. въ Брестскомъ уѣздѣ, Гродненской губерніи; Полтавское,— открытое 30 августа 1893 г. и находящееся въ 7 верстахъ отъ ст. Лещиновка Харьково-Николаевской ж. д., близъ гор. Кобелякъ, Полтавской губерніи, и Александровское,—возникшее въ 1901 г. при храмѣ Христа Спасителя близъ ст. Борки Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги.

Въ убѣжищахъ Инвалиднаго дома имѣются: церковь, школа съ классами рукодѣлія, различныя мастерскія, больница, баня съ прачешною, амбары, сараи и т. п. Для помѣщенія же собственно инвалидовъ устроены общежитія для одинокихъ инвалидовъ и вдовъ и отдѣльные 4-хъ и 5-ти-квартирные дома для семейныхъ инвалидовъ, изъ которыхъ каждому отводится особая квартира изъ одной комнаты и кухни и при ней подвалъ, сарай, отдѣльный садикъ и общій на 8 квартиръ ледникъ. Независимо отъ этого инвалидамъ представляетя безплатный выгонъ подъ пастьбу скота и огороды. Довольствіе инвалидовъ провизіею, одеждою, обувью, отопленіемъ и освѣщеніемъ производится по установленнымъ на этотъ предметъ нормамъ. По этимъ нормамъ инвалиды подраздѣляются на два разряда — высшій и низшій, причемъ инвалидамъ первой категоріи довольствіе выдается въ полуторномъ, противъ инвалидовъ низшаго разряда, размѣрѣ; жены, а также дѣти инвалидовъ отъ 7-ми до 15-ти лѣтняго возраста, получаютъ довольствіе въ половинномъ, противъ мужей и отцовъ, количествѣ, а на дѣтей до 7-ми лѣтъ выдается 1/4 нормы довольствія инвалида; наконецъ, дѣти старше 15-лѣтняго возраста довольствія не получаютъ и на проживательство въ инвалидныхъ колоніяхъ права не имѣютъ, если они не обучаются въ школахъ или мастерскихъ; въ послѣднемъ же случаѣ довольствіе такимъ дѣтямъ производится до окончанія обученія, но не дольше достиженія ими 17-лѣтняго возраста. Всѣ помѣщенія для инвалидовъ снабжены необходимою обстановкою и, кромѣ того, при поступленіи въ отдѣленіе, семейнымъ и одинокимъ высшаго разряда инвалидамъ можетъ быть выдаваемо единовременное пособіе на обзаведеніе.

Такъ какъ Инвалидный домъ былъ основанъ на средства частныхъ желѣзныхъ дорогъ, коихъ ко времени учрежденія онаго въ 1880 году было 20.043 версты, при 87 верстахъ дорогъ, принадлежавшихъ казнѣ, то и хозяйственно-распорядительное завѣдываніе Инвалиднымъ домомъ было первоначально возложено на частный коллегіальный органъ—особый Комитетъ, подчиненный Общему

съѣзду и состоявшій изъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ по избранію того же съѣзда, коему, по Уставу, принадлежала повѣрка всѣхъ дѣйствій Комитета и утвержденіе производимыхъ за счетъ инвалиднаго капитала оборотовъ и расходовъ.

При такихъ условіяхъ, за время частнаго завѣдыванія Инвалиднымъ домомъ, обнаружились нѣкоторыя неудовлетворительныя стороны въ порядкѣ веденія дѣла призрѣнія, выразившіяся, главнымъ образомъ, въ значительности расходовъ по содержанію учрежденія, причемъ къ 1896 году дороговизна содержанія инвалидо-семьи возросла до 503 руб. въ годъ, т. е. до нормы болѣе, чѣмъ въ два раза превышающей средній годовой заработокъ низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, изъ коихъ, главнымъ образомъ, и состоитъ контингентъ призрѣваемыхъ въ Инвалидномъ домѣ. Съ другой стороны, въ виду того, что съ постепеннымъ расширеніемъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Инвалидный домъ фактически сталъ содержаться, главнымъ образомъ, на средства, отчисляемыя казенными желѣзными дорогами, Министръ Путей Сообщенія пришелъ къ заключенію, что наиболѣе правильнымъ было бы передать это благотворительное учрежденіе, съ принадлежащимъ оному капиталомъ, въ непосредственное завѣдываніе и распоряженіе Министерства Путей Сообщенія и войти въ обсужденіе Устава Инвалиднаго дома, съ цѣлью всесторонняго упорядоченія и необходимаго удешевленія всего дѣла призрѣнія, на каковой пересмотръ устава, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, въ 13 день октября 1895 г., и было испрошено Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе.

Выработанныя по сему предмету и сообщенныя въ началѣ 1896 года на заключеніе подлежащихъ вѣдомствъ предположенія вызвали со стороны Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля коренныя возраженія какъ противъ основной задачи Инвалиднаго дома, такъ и противъ организаціи дѣла призрѣнія желѣзнодорожныхъ инвалидовъ на будущее время, причемъ означенными вѣдомствами были высказаны предположенія о цѣле-

сообразности закрытія Инвалиднаго дома, съ продажею принадлежащаго ему имущества, и о замѣнѣ призрѣнія въономъ выдачею пенсій изъ капитала Инвалиднаго дома.

Такъ какъ переписка по сему предмету, при столь коренныхъ разногласіяхъ во взглядахъ на основныя задачи Инвалиднаго дома, затянулась почти на два года, то, не признавая возможнымъ приступить къ предложеннымъ вѣдомствами кореннымъ измѣненіямъ въ организаціи Инвалиднаго дома и находя въ то же время нежелательнымъ дальнѣйшее оставленіе сего благотворительнаго учрежденія на попеченіи бывшаго Комитета, Министръ Путей Сообщенія, князь Хилковъ въ апрѣлѣ 1898 г. вошелъ въ новое соглашеніе съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ о необходимости немедленнаго перехода Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома въ непосредственное завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія, независимо отъ окончательной разработки и утвержденія въ законодательномъ порядкѣ новаго Положенія и штатовъ названнаго дома, съ тѣмъ, чтобы по принятіи сего благотворительнаго учрежденія въ вѣдѣніе Министерства, для разработки новаго Положенія объ Инвалидномъ домѣ, была образована при Министерствѣ Путей Сообщенія особая Комиссія, съ участіемъ представителей со стороны заинтересованныхъ вѣдомствъ, а также и отъ Общаго Съѣзда Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Составленное на сихъ основаніяхъ представленіе Министра Путей Сообщенія удостоилось въ 12-й день іюня 1898 года Высочайшаго утвержденія, по Положенію Комитета Министровъ, коимъ разрѣшено принятіе Инвалиднаго дома въ непосредственное завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія, съ упраздненіемъ существующаго Комитета и съ возложеніемъ завѣдыванія означеннымъ учрежденіемъ, впредь до измѣненія Устава онаго, на одно изъ центральныхъ учрежденій Министерства, по усмотрѣнію Министра Путей Сообщенія.

Означенное Высочайшее повелѣніе приведено въ исполненіе 1-го іюля 1898 г., причемъ для завѣдыванія дѣлами Инвалиднаго дома было образовано особое упра-

вленіе, состоящее изъ попечителя *), назначаемаго Министромъ Путей Сообщенія изъ высшихъ чиновъ Министерства, управляющаго дѣлами Инвалиднаго дома, и дѣлопроизводства, а вслѣдъ за симъ, по сношенію Министра Путей Сообщенія съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и съ Государственнымъ Контролеромъ, въ іюлѣ того же года была образована при Министерствѣ Путей Сообщенія Комиссія по разработкѣ проекта измѣненій Устава Инвалиднаго дома, въ коей приняли участіе представители Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнаго Контроля, а также отъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Общаго Желѣзнодорожнаго Съѣзда. И хотя участвовавшіе въ означенной Комиссіи представители Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля высказались за замѣну призрѣнія въ убѣжищахъ Инвалиднаго дома выдачею пенсій, тѣмъ не менѣе Министерству Путей Сообщенія предоставлена была возможность путемъ ряда мѣропріятій упорядочить и удешевить призрѣніе въ Инвалидномъ домѣ, при прежней организаціи его, до возможнаго соотвѣтствія стоимости сего призрѣнія съ среднимъ заработкомъ низшаго служащаго на желѣзныхъ дорогахъ.

Послѣдовавшій засимъ трехлѣтній періодъ казеннаго завѣдыванія Инвалиднымъ домомъ съ достаточною ясностію доказалъ, что дороговизна призрѣнія представлялась явленіемъ случайнымъ и что возможно достигнуть какъ сокращенія расходовъ **), такъ и упорядоченія раз-

*) Съ 1899 г. по настоящее время попечителемъ Инвалиднаго дома состоитъ директоръ канцеляріи Министра Путей Сообщенія, тайный совѣтникъ Ермоловъ.

**) Насколько управленію Инвалиднаго дома удалось за означенный періодъ сократить расходы, усматривается изъ нижеслѣдующихъ отчетныхъ данныхъ за 1895—1900 годы завѣдыванія Инвалиднымъ домомъ.

Призрѣвалось:	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.
Инвалидо-семей	295	315	333	348	357	377
	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.
Общая сумма расходовъ	148.501	153.095	156.328	150.778	139.113	137.247
Стоимость содержанія инвалидо-семьи	503	486	469	433	389	364

личныхъ сторонъ дѣла призрѣнія. Такъ, управленіемъ Инвалиднаго дома были приняты мѣры къ облегченію участи вдовъ инвалидовъ, коимъ не только увеличенъ размѣръ пособія, выдававшагося на выѣздъ изъ Инвалиднаго дома по истеченіи 6-ти-мѣсячнаго срока по смерти ихъ мужей, но и предоставлена возможность выдачи, въ уважительныхъ случаяхъ, временныхъ пособій, а также обезпечено положеніе безпріютныхъ круглыхъ сиротъ инвалидовъ, которымъ, до достиженія ими 15-лѣтняго возраста и внѣ инвалидной колоніи, отпускается довольствіе.

Кромѣ того, управленіемъ Инвалиднаго дома, въ цѣляхъ борьбы съ праздностью, въ 1900 г. въ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома было введено обученіе мастерствамъ инвалидовъ и ихъ дѣтей и оборудованы мастерскія, въ которыхъ ведутся ремесла: слесарное, кузнечное, столярное, токарное, переплетное и корзиночное; дѣвочки же обучаются женскимъ рукодѣліямъ, домоводству, телеграфному дѣлу и перепискѣ на машинѣ Ремингтона.

Развитіе дѣятельности мастерскихъ, какъ показалъ опытъ послѣднихъ лѣтъ, представляется весьма плодотворнымъ, такъ какъ обученіе дѣтей инвалидовъ ремесламъ открываетъ имъ въ будущемъ болѣе широкій доступъ къ службѣ, между прочимъ, въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ; кромѣ того, получаемый работающими въ мастерскихъ колоніи инвалидами и дѣтьми ихъ заработокъ, содѣйствуя улучшенію матеріальнаго ихъ положенія, позволяетъ понемногу сокращать выдававшіеся инвалидамъ различные виды пособій.

Помимо заботъ объ образованіи и технической подготовкѣ дѣтей инвалидовъ въ своихъ мастерскихъ, наиболѣе способные и трудолюбивые изъ окончившихъ курсъ двухклассной школы сыновей инвалидовъ опредѣляются въ техническія желѣзнодорожныя училища, причемъ содержаніе ихъ относится отчасти на особый, положенный по смѣтѣ кредитъ, отчасти, по ходатайствамъ Управленія Инвалиднаго дома, на средства мѣстныхъ училищныхъ Попечительствъ и иные источники. Но такъ какъ далеко

не всѣ изъ оканчивающихъ школы отдѣленій мальчики могутъ поступать въ техническія желѣзнодорожныя училища, то, въ видахъ предоставленія дѣтямъ инвалидовъ и другихъ способовъ для полученія профессіональнаго образованія, Министерство Путей Сообщенія вошло въ сношеніе съ Министерствомъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ объ учрежденіи въ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома, на основаніи нормальнаго положенія 1883 года, двухъ низшихъ сельско-хозяйственныхъ школъ I-го разряда Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, въ томъ числѣ одной для дѣвочекъ въ Московскомъ отдѣленіи, при денежномъ изъ средствъ названнаго Министерства пособіи въ 3.000 р. въ годъ, и другой для мальчиковъ въ Полтавскомъ отдѣленіи, при ежегодной субсидіи отъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ въ 3.500 р. въ годъ, каковыя школы уже открыты въ настоящее время.

Въ 1900 г. кругъ дѣятельности Инвалиднаго дома расширился передачею ему завѣдыванія молитвенными и благотворительными памятниками, сооруженными на пожертвованія сословныхъ, земскихъ и городскихъ учрежденій, а также частныхъ лицъ, близъ ст. Борки, Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, въ память чудеснаго избавленія Царской Семьи отъ опасности при крушеніи Императорскаго поѣзда 17-го октября 1888 года.

Высочайше утвержденнымъ Комитетомъ по сооруженію означенныхъ памятниковъ еще въ 1898 г. было возбуждено ходатайство о принятіи означенныхъ памятниковъ, вмѣстѣ съ принадлежащими имъ капиталомъ и землею около 9-ти десятинъ, въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія, съ тѣмъ, чтобы на означенномъ участкѣ земли было устроено въ память незабвеннаго Царя-миротворца благотворительное учрежденіе для призрѣнія бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

20 августа 1898 г., при слѣдованіи Государя Императора и Государыни Императрицы Александры Θеодоровны въ Крымъ по Курско-Харьково-Севастопольской жел. дорогѣ, Ихъ Величествамъ благоугодно

было посѣтить Храмъ Христа Спасителя и Часовню, причемъ, съ соизволенія Его Императорскаго Величества, предсѣдатель бывшаго Комитета по устройству молитвенныхъ памятниковъ близъ ст. Борки, Харьковскій Губернаторъ гофмейстеръ, тайн. сов. Тобизенъ имѣлъ счастіе докладывать Его Величеству возникшія предположенія по предмету постройки Инвалиднаго дома. При этомъ Государь Императоръ изволилъ выразить, что „мысль объ устройствѣ здѣсь отдѣленія Инвалиднаго дома для неспособныхъ къ труду лицъ, служившихъ на желѣзныхъ дорогахъ, столь естественна, что ей нельзя не сочувствовать вполнѣ“. Засимъ, освѣдомившись объ употребленныхъ на постройку храма средствахъ и объ имѣющемся ихъ остаткѣ, Его Величество изволилъ добавить, что этотъ вопросъ долженъ быть разрѣшенъ въ зависимости отъ находящихся въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія на этотъ предметъ источниковъ.

Находя, что Министерству Путей Сообщенія преимущественно надлежитъ нести заботы о дорогихъ для всей Россіи памятникахъ, сооруженныхъ на томъ мѣстѣ, гдѣ Божественному Промыслу угодно было неисповѣдимымъ путемъ проявить столь знаменательную милость Божію къ Царствующему Дому, Министръ Путей Сообщенія, по сношеніи съ подлежащими вѣдомствами, имѣлъ счастіе повергать предположенія свои по сему предмету на Высочайшее Государя Императора благовоззрѣніе, причемъ Его Императорскому Величеству въ 31 день марта 1900 г. благоугодно было Высочайше соизволить на передачу Спасова храма со всѣмъ его имуществомъ въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія, а засимъ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, 19-го іюня того же года послѣдовало Высочайшее соизволеніе на передачу Министерству Путей Сообщенія 75-ти десятинъ казенной земли на устройство при Спасовомъ храмѣ инвалиднаго убѣжища и для надобностей причта названнаго храма.

По принятіи храма въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія 28 іюня 1900 г., было образовано особое въ

гор. Харьковѣ Попечительство о молитвенныхъ и благотворительныхъ памятникахъ въ Боркахъ; для осуществленія же мысли объ устройствѣ инвалиднаго убѣжища при храмѣ Христа Спасителя, была открыта въ средѣ желѣзнодорожныхъ учрежденій и служащихъ подписка для сбора добровольныхъ на сей предметъ пожертвованій, которыхъ до сего времени поступило около 55.000 р. За счетъ этихъ пожертвованій частію выстроены, а частію оканчиваются постройкою на землѣ, принадлежащей храму и убѣжищу, общежитіе для 12-ти одинокихъ инвалидовъ и 5 домовъ для 15-ти семейныхъ инвалидовъ. Кромѣ того, въ 1901 г. при храмѣ была учреждена церковно-приходская школа, въ которой обучается до 30 мальчиковъ изъ дѣтей призрѣваемыхъ инвалидовъ, а также мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и окрестныхъ крестьянъ, и при которой въ томъ же году была открыта безплатная народная библіотека имени Общества Ревнителей Русскаго Историческаго Просвѣщенія въ память Императора Александра III-го.

Независимо отъ устройства новаго убѣжища для призрѣнія желѣзнодорожныхъ инвалидовъ въ Боркахъ, Министерство Путей Сообщенія пришло къ мысли о принятіи на себя новой задачи—заботы о неподающихъ надежды на выздоровленіе хроникахъ изъ душевно-больныхъ бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, кои до настоящаго времени въ Инвалидный домъ не принимались и участь коихъ, вслѣдствіе этого, представлялась особенно тяжелою. Самыя условія желѣзнодорожной службы, сопровождающейся нервнымъ напряженіемъ, безсонными ночами, неправильнымъ распредѣленіемъ труда и отдыха, способствуютъ разстройству нервной системы и вызываютъ въ средѣ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ сравнительно частые случаи умопомѣшательства; въ виду же частой неизлѣчимости этого рода болѣзни, категорія душевно-больныхъ заслуживаетъ особаго вниманія по своей возрастающей многочисленности: такъ, въ 1892 г. по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ зарегистрировано 113 душевно-больныхъ, въ 1893—142, въ 1894—186,

въ 1895—190, въ 1896—223, въ 1897—по однимъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ 431 и въ 1898—также по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ—449 человѣкъ. Вслѣдствіе сего, представилась неотложная необходимость принятія коренныхъ мѣръ помощи такого рода хроникамъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, не имѣющихъ понынѣ ни одного спеціальнаго для означенныхъ лицъ учрежденія, тѣмъ болѣе, что практиковавшійся ранѣе способъ размѣщенія подобныхъ больныхъ по ближайшимъ лечебницамъ различныхъ вѣдомствъ былъ признанъ на послѣднемъ Съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей фактически невыполнимымъ, за чрезмѣрнымъ переполненіемъ весьма ограниченнаго числа имѣющихся въ Россіи городскихъ и земскихъ больницъ для умалишенныхъ.

Въ виду сего, въ Министерствѣ Путей Сообщенія возникло предположеніе объ устройствѣ при одномъ изъ отдѣленій Инвалиднаго дома (Западномъ) колоніи для душевно-больныхъ, съ переводомъ части призрѣваемыхъ въ ономъ инвалидовъ въ другія отдѣленія.

По ознакомленіи съ такого рода мѣропріятіями, послѣдовавшими за три года казеннаго завѣдыванія Инвалиднымъ домомъ и намѣченною новою задачею, которую Инвалидный домъ, по самому существу своего назначенія, долженъ принять на себя въ будущемъ, Министръ Финансовъ и Государственный Контролеръ, при разсмотрѣніи въ 1901 году вновь вопроса объ измѣненіи Устава Инвалиднаго дома, признали возможнымъ не настаивать болѣе на прежде указанной ими формѣ ликвидаціи дѣлъ Инвалиднаго дома, а Департаменты Законовъ и Государственной Экономіи, въ соединенномъ засѣданіи своемъ отъ 6-го октября 1901 г., разсмотрѣвъ представленіе по тому же предмету Министра Путей Сообщенія, высказались за сохраненіе основной задачи Инвалиднаго дома безъ измѣненія и сочувственно отнеслись къ предположенію Министерства о преобразованіи Западнаго отдѣленія Инвалиднаго дома въ колонію для призрѣнія душевнобольныхъ изъ бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и въ то же время признали, что завѣдываніе Инвалид-

нымъ домомъ, впредь до пересмотра Устава его, можетъ продолжаться на существующихъ основаніяхъ. При этомъ Соединенные Департаменты, не желая слишкомъ ограничивать мѣропріятія Министерства по улучшенію организаціи Инвалиднаго дома и основываясь на ходатайствѣ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника князя Хилкова, положили: впредь до пересмотра Устава Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II, расходы по содержанію сего дома производить изъ опредѣленнаго для того источника, на основаніи смѣтъ, утверждаемыхъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, съ тѣмъ, чтобы общая сумма ежегодныхъ на сей предметъ ассигнованій не превышала указанной въ представленіи Министерства Путей Сообщенія суммы въ размѣрѣ двухсотъ тысячъ рублей (200.000 руб.), въ томъ числѣ 50.000 руб. на содержаніе душевно-больныхъ.

За симъ, по сношеніи Министра Путей Сообщенія съ подлежащими вѣдомствами объ ассигнованіи изъ инвалиднаго капитала кредита на строительныя работы по обращенію Западнаго отдѣленія въ колонію для душевнобольныхъ и по возведенію новыхъ построекъ въ другихъ отдѣленіяхъ, въ которыя будутъ переведены нынѣ призрѣваемые въ Западномъ отдѣленіи инвалиды, Департаментъ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Высочайше утвержденнымъ журналомъ отъ 16 мая 1902 г. за № 177-мъ положилъ отпустить изъ состоящаго въ депозитахъ Канцеляріи Министра Путей Сообщенія инвалиднаго капитала 184.000 р. на расходы, вызываемые приспособленіемъ Западнаго отдѣленія подъ помѣщенія для душевно-больныхъ и переводомъ нынѣ призрѣваемыхъ въ ономъ инвалидовъ въ другія отдѣленія.

Означенными законодательными мѣрами вопросъ о судьбѣ Инвалиднаго дома разрѣшился въ смыслѣ сохраненія основныхъ задачъ названнаго учрежденія, принятыхъ прежнимъ его Уставомъ, впредь до выработки новаго Положенія объ Инвалидномъ домѣ.

Дальнѣйшая дѣятельность Инвалиднаго дома выразилась въ нижеслѣдующемъ:

Въ 1902 году введено Временное Положеніе объ управленіи Инвалиднымъ домомъ и объ опредѣленіи и содержаніи призрѣваемыхъ въ ономъ, которое, отмѣняя дѣйствовавшее до сихъ поръ Положеніе 1892 года, опредѣляетъ организацію Управленія, замѣнившаго Комитетъ, и вводитъ нѣкоторыя измѣненія въ правила о пріемѣ и призрѣніи инвалидовъ, заключающіяся, главнымъ образомъ, въ нижеслѣдующемъ.

Преимущество при пріемѣ на призрѣніе отдается прежде всего лицамъ, не могущимъ обходиться безъ посторонней помощи, а затѣмъ наиболѣе достойнымъ, заявившимъ себя усердною и долголѣтнею службою на дорогахъ; не допускается пріемъ лицъ порочнаго и нетрезваго поведенія; устанавливается болѣе внимательная провѣрка трудоспособности кандидатовъ и права ихъ на призрѣніе; воспрещается призрѣніе жены инвалида, вступившаго въ бракъ послѣ оставленія имъ службы на желѣзной дорогѣ, равно какъ и рожденныхъ отъ этого брака дѣтей; вводится обязательное обученіе дѣтей инвалидовъ въ школахъ и мастерскихъ отдѣленій и поощреніе трудолюбія среди призрѣваемыхъ, съ выдачею вспомоществованій на пріобрѣтеніе инструментовъ и матеріаловъ для работъ, а также устанавливаются заботы о круглыхъ сиротахъ и допускается, въ случаѣ безвыходной нужды, помощь осиротѣлымъ семьямъ инвалидовъ.

Въ 1903 г. 31-го января Министръ Путей Сообщенія имѣлъ счастіе испросить Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на присоединеніе упомянутаго выше убѣжища при храмѣ Христа Спасителя къ Инвалидному дому, съ присвоеніемъ ему наименованія Александровскаго, въ память Императора Александра III, отдѣленія Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II, а также на сооруженіе въ семъ отдѣленіи, по добровольной между служащими вѣдомства путей сообщенія подпискѣ, памятника-бюста незабвеннаго Царя Миро-

творца, Императора Александра III. Означенная подписка дала по настоящее время около 7.000 рублей.

За симъ, въ 1904 г., 15 мая, состоялось открытие при Западномъ отдѣленіи Инвалиднаго дома психіатрической колоніи для призрѣнія душевно-больныхъ изъ бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Согласно выработанному въ Министерствѣ Путей Сообщенія проекту, психіатрическая колонія должна быть разсчитана на помѣщеніе въ ней впослѣдствіи 250 хрониковъ, но такъ какъ возведеніе новыхъ помѣщеній въ другихъ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома для инвалидовъ, подлежащихъ переводу изъ Западнаго отдѣленія, пока еще не закончено, то пока представилась возможность испрашивать по смѣтѣ 1905 г. ассигнованіе на призрѣніе лишь 65-ти душевно-больныхъ, причемъ нынѣ состоитъ на призрѣніи 17 хрониковъ.

Въ томъ же 1904 г., въ виду возникшей серьезной войны Россіи съ Японіей, признавая, что на ряду съ усиленными жертвами, приносимыми, въ связи съ означенною войною, государствомъ, различными учрежденіями, сословіями, обществами и частными лицами, Инвалидному дому надлежитъ внести свою посильную лепту помощи общему дѣлу, Совѣтъ Управленія Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II-го, въ виду особенно благопріятныхъ условій, представляемыхъ отдѣленіями-колоніями, постановилъ приспособить въ нихъ небольшіе пріюты для эвакуируемыхъ въ Европейскую Россію больныхъ и раненыхъ воиновъ, съ тѣмъ ограниченіемъ, чтобы не были принимаемы въ эти санаторіи: 1) лица, страдающія какими бы то ни было заразными болѣзнями, и 2) раненые и больные, требующіе особой оперативной помощи или сложнаго клиническаго лѣченія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Совѣтъ Управленія Инвалиднаго дома возбудилъ вопросъ о принятіи въ означенные пріюты-санаторіи на временное попеченіе также и тѣхъ изъ числа желѣзнодорожныхъ служащихъ Сибирскихъ и Китайской восточной желѣзныхъ дорогъ, которые, неся въ рейонѣ военныхъ дѣйствій тяжелые труды по усиленному

воинскому движенію, будутъ нуждаться въ отдыхѣ и лѣченіи для возстановленія разстроеннаго здоровья, и призналъ, что предоставленіе такимъ лицамъ необходимаго ухода и лечебнаго пользованія входитъ въ кругъ дѣятельности Инвалиднаго дома.

Согласно этому постановленію, утвержденному г. Министромъ Путей Сообщенія, нынѣ устроены въ трехъ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома пріюты-санаторіи для выздоравливающихъ, сообразно имѣющимся помѣщеніямъ въ больничныхъ палатахъ, а также въ зданіяхъ, не занятыхъ призрѣваемыми: въ Московскомъ отдѣленіи на 60 кроватей, Полтавскомъ—на 20 кроватей, и Западномъ—на 55 кроватей.

Врачебная помощь эвакуируемымъ обезпечивается имѣющимся въ каждомъ отдѣленіи постояннымъ врачемъ, фельдшеромъ, больницею и аптекою, а прочій необходимый для ухода за больными персоналъ отчасти формируется на мѣстѣ изъ семействъ персонала служащихъ въ отдѣленіяхъ, а также призрѣваемыхъ въ нихъ инвалидовъ и старшихъ учеництъ мѣстныхъ школъ, радостно встрѣтившихъ мысль о подготовленіи изъ нихъ сидѣлокъ и уже проходящихъ курсъ ухода за больными.

Продовольствіе принятыхъ въ пріюты желѣзнодорожныхъ служащихъ, равно какъ и всѣ расходы по леченію больныхъ и раненыхъ воиновъ, относятся на средства Инвалиднаго дома. Расходы же по содержанію въ пріютахъ воинскихъ чиновъ и уходу за ними покрываются за счетъ добровольныхъ пожертвованій, въ которыхъ, наряду со служащими и призрѣваемыми въ Инвалидномъ домѣ, приняли участіе Правленія желѣзнодорожныхъ обществъ и служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, а также установленія нѣкоторыхъ другихъ вѣдомствъ, воинскія части, сословныя учрежденія представителемъ промышленныхъ предпріятій и частныя лица, къ которымъ Управленіе Инвалиднаго дома обратилось по этому поводу съ соотвѣтственными предложеніями и съ присовокупленіемъ, что каждой обезпеченной пожертвованіемъ кровати будетъ присвоено (и помѣщено на особой дощечкѣ) имя жертво-

вателя, обезпечившаго, на все время военныхъ дѣйствій, уходъ и содержаніе больного въ размѣрѣ 12 р. въ мѣсяцъ. Означенными пожертвованіями на 1 января 1905 года было обезпечено содержаніе 22 кроватей въ Московскомъ, 119 въ Западномъ и 53 въ Полтавскомъ отдѣленіяхъ.

Изъ вышеуказанныхъ пріютовъ-санаторій въ Московское и Полтавское отдѣленіе Инвалиднаго дома принимаются обыкновенные раненые и больные. Въ пріютъ же санаторію при Западномъ отдѣленіи Инвалиднаго дома, въ которомъ существуетъ колонія для призрѣнія душевно-больныхъ хрониковъ изъ бывшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, и въ которомъ обезпеченъ необходимый спеціальный уходъ за такого рода больными, принимаются также эвакуируемые съ театра военныхъ дѣйствій душевно-больные и нервно-разстроенные изъ воинскихъ чиновъ и желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Главное руководительство дѣятельностью устроенныхъ при отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома пріютовъ-санаторій Министромъ Путей Сообщенія возложено на Попечителя Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II-го, тайнаго совѣтника Ермолова, а на мѣстахъ — въ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома учреждены особыя распорядительныя комиссіи.

5-го ноября м. г. Министръ Путей Сообщенія имѣлъ счастіе всеподданнѣйше докладывать Государю Императору объ учрежденіи вышеуказанныхъ пріютовъ-санаторій и о лицахъ и учрежденіяхъ, сдѣлавшихъ пожертвованія на этотъ предметъ, причемъ Его Императорскому Величеству благоугодно было Всемилостивѣйше одобрить эти предположенія и повелѣть благодарить жертвователей и лицъ, принимавшихъ участіе въ оборудованіи пріютовъ-санаторій, а также и призрѣваемыхъ въ колоніяхъ Инвалиднаго дома.

На 1-е января 1905 г. въ отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома состояло на призрѣніи 374 инвалидо-семьи, въ томъ числѣ 88 одинокихъ инвалидовъ, 237—семейныхъ и 49 одинокихъ и семейныхъ вдовъ; кромѣ того вмѣстѣ съ мужьями

призрѣвалось 228 женъ инвалидовъ и 396 дѣтей; а всего 998 человѣкъ; сверхъ сего въ психіатрической колоніи при Западномъ отдѣленіи призрѣвается 17 душевно-больныхъ. По смѣтѣ 1905 года на содержаніе 450 инвалидо-семей и 65 душевно-больныхъ, включая всѣ расходы по Инвалидному дому, ассигновано 200.000 руб.

Въ находящихся при убѣжищахъ народныхъ училищахъ и церковно-приходскихъ школахъ на 1 января с. г. обучалось 131 мальчикъ, 86 дѣвочекъ; сверхъ того въ Красновидовской ж. школѣ усадебнаго хозяйства и домоводства въ Московскомъ отдѣленіи состояло 56 дѣвочекъ, а въ сельско-хозяйственно-ремесленной школѣ при Полтавскомъ отдѣленіи 49 мальчиковъ; въ техническихъ желѣзно дорожныхъ училищахъ воспитывалось отчасти на средства Инвалиднаго дома, отчасти на стипендіи и пособія, назначавшіяся учебнымъ отдѣломъ Министерства Путей Сообщенія, желѣзными дорогами и мѣстными училищными Попечительствами 17 сыновей инвалидовъ изъ окончившихъ курсъ въ школахъ при отдѣленіяхъ Инвалиднаго дома. Кромѣ того изъ обучавшихся въ школахъ и мастерскихъ при инвалидныхъ колоніяхъ сыновей инвалидовъ 14 человѣкъ въ 1904 году было опредѣлено при посредствѣ Управленія Инвалиднаго дома на желѣзнодорожную службу.

Отдѣлъ VII.

Дѣятельность центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія.

Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ съ 1895 по 1905 г.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 12 іюня 1885 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, въ составѣ Министерства Путей Сообщенія для обсужденія и, въ извѣстныхъ случаяхъ, установленія мѣръ, относящихся до сооруженія, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, учрежденъ Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ подъ предсѣдательствомъ Министра, изъ его Товарища, Директора Департамента желѣзныхъ дорогъ, Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ *), двухъ другихъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Юстиціи, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Военнаго и отъ Государственнаго Контроля, по одному отъ каждаго изъ названныхъ вѣдомствъ, двухъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, двухъ представителей торговли и мануфактуръ и двухъ представителей земледѣльческой и горнозаводской промышленностей.

Согласно ст. 8 Высочайше утвержденнаго 12 іюня 1885 г. Положенія о желѣзнодорожномъ Совѣтѣ (ст. 1477 учр. Мин-ствъ, св. зак., т. I, ч. 2, по прод. 1886 г.) разсмотрѣнію Совѣта подлежали:

*) Высочайше утвержденнымъ 3 мая 1899 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта должности Директора Департамента желѣзныхъ дорогъ и Предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ замѣнены должностью Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ.

1) проекты новыхъ законовъ, относящихся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, предварительно внесенія сихъ проектовъ въ Государственный Совѣтъ;

2) предположенія о дополненіи, измѣненіи и отмѣнѣ дѣйствующихъ по означеннымъ въ 1 пунктѣ предметамъ законовъ, также предварительно внесенія сихъ предположеній на утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ;

3) правила и инструкціи, издаваемыя административнымъ порядкомъ въ развитіе дѣйствующихъ относительно желѣзныхъ дорогъ узаконеній,—въ тѣхъ случаяхъ, когда разсмотрѣніе сихъ правилъ и инструкцій предоставлено Совѣту Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ;

4) подлежащіе утвержденію правительства желѣзнодорожные тарифы и таксы разрѣшенныхъ ко взиманію дополнительныхъ сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ;

5) предметы и дѣла, отнесенные къ вѣдѣнію Совѣта Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ;

6) всѣ вообще вопросы, относящіеся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, обсужденіе которыхъ въ Совѣтѣ признано будетъ полезнымъ Министромъ Путей Сообщенія или другими главными начальниками отдѣльныхъ частей управленія, предметовъ вѣдомства коихъ касаются сіи вопросы.

Съ передачей въ 1889 году тарифнаго дѣла въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ, тарифные вопросы, по Высочайше утвержденному 8 марта 1889 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, были изъяты изъ вѣдѣнія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, причемъ въ Положеніи о желѣзнодорожномъ Совѣтѣ сдѣланы слѣдующія измѣненія: п. 4 ст. 8 (ст. 1477 учр. Мин-въ) — отмѣненъ, ст. 2 (ст. 1471 учр. М-въ) дополнена указаніемъ, что въ составъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ входитъ также и Директоръ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Засимъ, по Высочайше утвержденному отъ 10 іюня 1903 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ пополненъ членомъ отъ Главнаго Управленія торговаго мореплаванія и портовъ.

Согласно сему, въ настоящее время на основаніи п. 8 Положенія (ст. 732 учр. М-въ по изд. 1892 г.) вносимыя на обсужденіе Совѣта дѣла распадаются на слѣдующія четыре категоріи: 1) вопросы законодательные; 2) правила и инструкціи, издаваемыя въ развитіе дѣйствующихъ узаконеній; 3) дѣла, требующія разрѣшенія Совѣта, на основаніи Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и 4) вопросы, по которымъ прежде разрѣшенія ихъ признано будетъ полезнымъ Министромъ Путей Сообщенія или другими главными начальниками отдѣльныхъ частей управленія, предметовъ вѣдомства которыхъ касаются сіи вопросы, выслушать заключеніе Совѣта.

Первые годы существованія Совѣта (1886—1890 гг.) дѣятельность его представляется весьма обширною особенно по изданію правилъ и инструкцій въ развитіе статей Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Затѣмъ, съ передачей въ 1889 г. обширной области тарифнаго дѣла въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ, само собою дѣятельность Совѣта должна была значительно сократиться. Но независимо отъ сего нельзя не обратить вниманія на сокращеніе дѣятельности Совѣта въ 1895—1897 гг. и въ сферѣ дѣлъ, помимо тарифныхъ, входящихъ въ его компетенцію какъ по положенію о Совѣтѣ, такъ и по Общему Уставу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ разсмотрѣніе дѣлъ законодательнаго свойства было весьма незначительно. Такъ, за указанный періодъ состоялось засѣданій Совѣта: въ 1895 г.—12, въ 1896 г.—15 и въ 1897—7. Это ослабленіе дѣятельности объясняется тѣмъ, что съ изданіемъ новаго желѣзнодорожнаго закона и соотвѣтствующихъ въ развитіе его правилъ и инструкцій, представлялось необходимымъ выждать нѣкоторое время, дабы возможно было на основаніи указаній опыта выяснить, насколько изданныя законоположенія и правила являются жизнеспособными и отвѣчаютъ требованіямъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе развивающейся дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

Дѣйствительно, съ 1898 г. замѣчается опять усиленная дѣятельность Совѣта и главнымъ образомъ законо-

дательнаго характера; такъ, засѣданій Совѣта состоялось въ 1898 г.—14 и въ 1899—25.

Желѣзнодорожное дѣло настолько живое, прогрессирующее, что установить какія-либо нормы и формы для него на болѣе или менѣе продолжительные сроки представляется совершенно невозможнымъ *), поэтому, какъ выяснилось, не только изданныя въ развитіе статей Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ правила, но даже и самый уставъ въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ потребовалъ значительныхъ измѣненій, вызываемыхъ какъ указаніями опыта, такъ и въ видахъ облегченія въ интересахъ торговли и промышленности пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ. Но помимо сего, въ Общемъ Уставѣ до послѣдняго времени оставались ненормированными многіе существенные вопросы, напр. вопросъ о наложенныхъ платежахъ былъ лишь затронутъ Общимъ Уставомъ, а между тѣмъ, въ виду сильнаго развитія этихъ операцій на жел. дорогахъ, доходящихъ до 106 мил. руб. въ годъ на однѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, представилось крайне необходимымъ это дѣло урегулировать. Затѣмъ и Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности, обращая вниманіе на необходимость устраненія хлѣбныхъ залежей, возложило на Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ пересмотрѣть дѣйствующія правила и условія перевозки грузовъ съ точки зрѣнія устраненія задержекъ и замѣшательствъ въ движеніи, а также обсудить мѣры къ устраненію переборовъ, болѣе строгому соблюденію очередей при нагрузкѣ и выгрузкѣ, установленію контроля надъ доставкою грузовъ въ срокъ, уменьшенію существующихъ нормъ провѣса и убыли хлѣбныхъ грузовъ, упрощенію порядка выдачи грузовъ, увеличенію числа рабочихъ часовъ на товарныхъ станціяхъ и т. п.

Наконецъ, съ значительнымъ развитіемъ за послѣднее время промышленности, предъявляются къ желѣзнымъ дорогамъ новыя требованія о предоставленіи самимъ гру-

*) Изданныя въ 1891 г. правила перевозки нефтяныхъ грузовъ изъ Баку замѣнены въ 1900 г. новыми правилами измѣненными по указаніямъ опыта ужъ въ 1903 г.

зохозяевамъ права участія въ разверсткѣ между ними вагоновъ.

Согласно сему за истекшее десятилѣтіе 1895—1904 гг. Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ разработано много вопросовъ желѣзнодорожнаго законодательства, изъ коихъ нѣкоторые, по разсмотрѣніи Государственнымъ Совѣтомъ, уже удостоились Высочайшаго утвержденія, другіе же внесены на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Наиболѣе же существенную заслугу Совѣта составляли разработка и изданіе въ развитіе Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ правилъ, относящихся до перевозки грузовъ и пассажировъ.

За десятилѣтіе 1895—1904 гг. Совѣтъ имѣлъ 131 засѣданіе, въ коихъ состоялось постановленій 283.

Главнѣйшія изъ разсмотрѣнныхъ дѣлъ слѣдующія:

Объ измѣненіи и дополненіи статей Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ: 23, 26, 29, 50, 74—76, 81, 103, 110, 135 и 136.

О дополнительныхъ постановленіяхъ къ Международной конвенціи, 14 октября 1890 года, по перевозкѣ желѣзнодорожныхъ грузовъ.

О наложенныхъ платежахъ.

Объ установленіи облегченныхъ условій страхованія багажа.

О порядкѣ и условіяхъ сдачи въ аренду временно свободныхъ участковъ земель, находящихся въ полосѣ отчужденія подъ желѣзныя дороги.

О ликвидаціи несостоятельнаго общества Сестрорѣцкой желѣзной дороги.

О правилахъ ввоза на желѣзнодорожныя станціи грузовъ, ихъ храненіи и принятіи къ перевозкѣ.

О правилахъ приписки къ желѣзнодорожнымъ станціямъ частныхъ складовъ и складочныхъ помѣщеній и о порядкѣ заявленія къ отправкѣ и принятія къ перевозкѣ грузовъ изъ сихъ складовъ.

О правилахъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ.

О правилахъ отправки нефтяныхъ грузовъ изъ Баку и перевозки сихъ грузовъ по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Объ обращеніи по желѣзнымъ дорогамъ вагоновъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ.

О правилахъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ душевно-больныхъ, укушенныхъ бѣшенными животными и прокаженныхъ.

О правилахъ перевозки свекловицы, хлѣбныхъ и другихъ грузовъ со станцій различныхъ желѣзныхъ дорогъ въ порядкѣ разверстки вагоновъ между отправителями, а также о порядкѣ выгрузки и выдачи грузовъ.

О правилахъ перевозки минеральнаго топлива, руды, флюсовъ и соли съ западной части Донецкаго бассейна.

Объ установленіи высшихъ предѣльныхъ нормъ числа головъ крупнаго рогатаго скота, которое можно грузить въ одинъ вагонъ нормальнаго типа.

О правилахъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ невыдѣланныхъ кожъ и шкуръ.

О срокахъ доставки грузовъ.

О правилахъ перевозки бензиновъ наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ, слѣдующихъ какъ во внутреннемъ и прямомъ сообщеніяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ между собою, такъ и въ прямомъ сообщеніи сихъ дорогъ съ заграничными желѣзными дорогами.

О перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами.

О порядкѣ продажи невостребованныхъ спирта, вина хлѣбнаго и водочныхъ издѣлій на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, расположенныхъ въ районѣ казенной винной операціи.

Объ установленіи правилъ перевозки пива въ спеціальныхъ вагонахъ отправителей, съ частичною отгрузкою въ пути.

Объ условіяхъ обращенія по желѣзнымъ дорогамъ спеціальныхъ вагоновъ вообще и особо фруктовыхъ.

Объ измѣненіи нѣкоторыхъ параграфовъ Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи вагонами.

О возникшихъ между нѣкоторыми желѣзными дорогами разногласіяхъ: по поводу условій передачи грузовъ съ узкоколейнаго пути на ширококолейный, совмѣстнаго пользованія узловыми станціями, о распредѣленіи расходовъ: по устройству станцій, обходнаго пути, телеграфнаго провода и т. п.

Кромѣ приведенныхъ, Совѣтомъ разсмотрѣно значительное количество другихъ дѣлъ. Одни изъ нихъ касались дополненія или измѣненія установленныхъ Совѣтомъ, въ развитіе статей Общаго Устава, въ предыдущіе годы правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ различнаго рода грузовъ, а другіе относились до обращенія разныхъ остановочныхъ пунктовъ на желѣзныхъ дорогахъ въ самостоятельныя тарифныя станціи по пассажирскому и товарному движенію.

Дѣятельность Инженернаго Совѣта Министерства Путей Сообщенія съ 1895 по 1905 годъ.

Учрежденіе Инженернаго Совѣта и дѣятельность его до 1895 года.

Инженерный Совѣтъ Министерства Путей Сообщенія былъ образованъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія 16 апрѣля 1892 г., для разработки и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ, смѣтъ и техническихъ условій важныхъ работъ, сопряженныхъ съ значительными и продолжительными расходами,—въ составѣ: Предсѣдателя сего Совѣта, Директоровъ Департаментовъ: Желѣзныхъ Дорогъ, Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, Предсѣдателя Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и 8 членовъ. Сверхъ того, согласно тому же Высочайшему повелѣнію, Министру Путей Сообщенія предоставлено было возлагать обязанности членовъ Инженернаго Совѣта на уволенныхъ въ частныя предпріятія, числящихся по Министерству Путей Сообщенія, инженеровъ путей сообщенія, съ назначеніемъ таковыхъ штатными по Министерству инженерами класса, соотвѣтствующаго ихъ чинамъ, но

безъ содержанія. Въ случаѣ отсутствія или болѣзни Предсѣдателя, предоставлено было Министру Путей Сообщенія возлагать предсѣдательство на одного изъ членовъ Совѣта.

Для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ Инженерномъ Совѣтѣ смѣтъ и техническихъ условій сооруженій, требующихъ для своего осуществленія значительныхъ финансовыхъ средствъ, а равно при обсужденіи вопросовъ, имѣющихъ особое финансовое значеніе, предоставлено было Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначать въ Инженерный Совѣтъ по одному представителю.

Для болѣе подробнаго опредѣленія круга дѣятельности Инженернаго Совѣта, 5 іюня 1892 г. Министромъ Путей Сообщенія былъ утвержденъ Наказъ Инженерному Совѣту.

За періодъ со дня образованія Инженернаго Совѣта, т. е. съ 11-го мая 1892 г., по 1 января 1895 г., Совѣтомъ было разсмотрѣно 465 дѣлъ и проектовъ.

Дѣятельность Инженернаго Совѣта съ 1895 по 1905 годъ.

До 1 іюля 1899 г. Инженерный Совѣтъ дѣйствовалъ на основаніи положенія 1892 г., а съ 1 іюля 1899 г. до конца разсматриваемаго десятилѣтія на основаніи нынѣ дѣйствующаго положенія 1899 г.

Съ 1-го іюля 1899 г. введено въ дѣйствіе Высочайше утвержденное 3 мая 1899 г. временное учрежденіе Министерства Путей Сообщенія, согласно которому разсмотрѣнію Инженернаго Совѣта подлежатъ:

1) проекты новыхъ, по технической части, узаконеній, правилъ, положеній и общихъ распоряженій, относящихся до сооруженія и эксплоатаціи путей сообщенія и портовъ, а также до изготовленія и испытанія строительныхъ матеріаловъ, издѣлій, подвижного состава и машинъ, употребляемыхъ на означенныхъ путяхъ сообщенія и въ портахъ, и предположенія о дополненіи, измѣненіи, разъясненіи и отмѣнѣ означенныхъ узаконеній, правилъ, положеній и общихъ распоряженій;

2) техническіе проекты, представляемые на Высочайшее воззрѣніе;

3) образцовые чертежи сооруженій, машинъ и подвижного состава или частей оныхъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда таковые чертежи объявляются къ общему руководству или рекомендуются подвѣдомственнымъ Министерству Путей Сообщенія установленіямъ;

4) проекты и техническія условія работъ особой важности или сопряженныхъ съ значительными расходами, либо требующихъ примѣненія новыхъ системъ: сооруженій, механическихъ средствъ или частей подвижного состава;

5) предположенія о новыхъ способахъ технической эксплоатаціи путей сообщенія;

6) проекты новыхъ типовъ подвижного состава, рельсовъ и скрѣпленій;

7) наиболѣе важные техническіе вопросы и проекты, передаваемые на заключеніе Министра Путей Сообщенія посторонними вѣдомствами;

8) всякаго рода техническіе вопросы, проекты, расцѣночныя вѣдомости и смѣты, которые Министръ Путей Сообщенія признаетъ нужнымъ передать на разсмотрѣніе Инженернаго Совѣта.

Главныя различія между положеніемъ объ Инженерномъ Совѣтѣ, изданнымъ въ 1892 г., и новымъ положеніемъ 1899 г. заключаются въ нижеслѣдующемъ:

1) Утверждены штаты Инженернаго Совѣта.

2) Личный составъ штатныхъ Членовъ Совѣта увеличенъ однимъ Членомъ, т. е., вмѣсто 8-ми, по новому штату положено 9 штатныхъ Членовъ.

3) По положенію 1892 г. Министру Путей Сообщенія предоставлено было право возлагать обязанности членовъ Инженернаго Совѣта на уволенныхъ въ частныя предпріятія числящихся по Министерству инженеровъ п. с., съ назначеніемъ таковыхъ штатными по Министерству инженерами класса, соотвѣтствующаго ихъ чинамъ, но безъ содержанія. По положенію же 1899 г., въ виду упраздненія должностей штатныхъ по Министерству

инженеровъ при центральныхъ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія, Министру Путей Сообщенія предоставлено возлагать обязанности членовъ Инженернаго Совѣта на инженеровъ, какъ служащихъ въ центральныхъ и мѣстныхъ установленіяхъ Министерства, такъ и на уволенныхъ въ частныя предпріятія, но безъ присвоенія имъ сопряженныхъ съ должностью члена Инженернаго Совѣта содержанія и прочихъ правъ и преимуществъ.

4) Въ положеніи 1899 года, сверхъ предоставленія Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначать въ засѣданія Инженернаго Совѣта по одному представителю сихъ вѣдомствъ для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ Совѣтѣ проектовъ и вопросовъ, имѣющихъ особое значеніе въ финансовомъ отношеніи, добавлено, что при разсмотрѣніи въ Совѣтѣ проектовъ и вопросовъ, имѣющихъ особое значеніе въ военномъ отношеніи, для участія въ обсужденіи сихъ вопросовъ предоставляется Военному Министру назначать представителя Военнаго вѣдомства, при разсмотрѣніи же дѣлъ, касающихся частей телеграфной и телефонной, приглашается, на одинаковомъ основаніи съ прочими членами, Начальникъ Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ.

5) Согласно Наказу Инженерному Совѣту, данному Министромъ Путей Сообщенія 5 іюня 1892 г., заключенія Совѣта, какъ по дѣламъ и проектамъ, поступавшимъ на его разсмотрѣніе въ силу п.п. 1, 2, 3, 4, 11 и 12 ст. I-й сего Наказа, такъ и по проектамъ: мостовъ отверстіемъ болѣе 100 саж., расположенія путей и зданій на узловыхъ и концевыхъ станціяхъ, пассажирскихъ зданій въ городахъ и на узловыхъ станціяхъ, переустройства станцій для военныхъ надобностей и устройства элеваторовъ, представлялись на усмотрѣніе Министра Путей Сообщенія.

Прочіе же вопросы и дѣла разрѣшались Инженернымъ Совѣтомъ окончательно, если по нимъ послѣдовало единогласное рѣшеніе, или если противъ мнѣнія боль-

шинства членовъ не было подано въ установленный срокъ особаго мнѣнія.

По нынѣ дѣйствующему Наказу, утвержденному Министромъ Путей Сообщенія 1 іюля 1899 г., Инженерный Совѣтъ имѣетъ характеръ исключительно совѣщательнаго учрежденія и всѣ, безъ исключенія, постановленія Совѣта представляются на усмотрѣніе Министра Путей Сообщенія.

Въ настоящее время Инженерный Совѣтъ состоитъ изъ Предсѣдателя Совѣта, Начальниковъ Управленій: Желѣзныхъ Дорогъ, по Сооруженію Желѣзныхъ Дорогъ и Водяныхъ Сообщеній и Шоссейныхъ Дорогъ, Главнаго Инспектора желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, девяти штатныхъ членовъ, двухъ сверхштатныхъ и восьми исполняющихъ обязанности членовъ Совѣта.

Управленіе дѣлами Совѣта состоитъ изъ Завѣдывающаго дѣлами (въ настоящее время дѣлами завѣдываетъ одинъ изъ членовъ Инженернаго Совѣта), двухъ дѣлопроизводителей и четырехъ инженеровъ для техническихъ занятій.

Въ 1895 г. въ Инженерномъ Совѣтѣ было разсмотрѣно—185 дѣлъ, въ 1896 г.—222, въ 1897 г.—257, въ 1898 г.—299, въ 1899 г.—169, въ 1900 г.—115, въ 1901 г.—109, въ 1902 г. — 98, въ 1903 г.—104 и въ 1904 г. (по 1 декабря)—65 дѣлъ, а всего за десятилѣтіе съ 1895 г. по 1905 г. разсмотрѣно 1623 дѣла.

Всѣ дѣла и проекты, вносимые на разсмотрѣніе Совѣта, подраздѣляются по роду ихъ на нижеслѣдующія пять группъ:

Первую группу составляютъ проекты по вопросамъ, касающимся постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Сюда относятся: 1) проекты техническихъ условій на постройку желѣзныхъ дорогъ; 2) проекты плановъ направленія и продольныхъ профилей желѣзнодорожныхъ линій; 3) проекты построекъ и другихъ сооруженій на желѣзныхъ дорогахъ, за исключеніемъ мостовъ, и 4) проекты устройства и развитія станцій желѣзныхъ дорогъ.

Вторую группу составляютъ вопросы, относящіеся къ устройству искусственныхъ сооруженій (мосты, путепроводы, трубы и тоннели).

Къ третьей группѣ относятся вопросы по практической механикѣ (подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ, водоснабженіе, паровые котлы и всякаго рода машины).

Четвертую группу составляютъ вопросы, относящіеся къ важнѣйшему устройству и развитію водныхъ путей, и

Пятую—техническіе вопросы общаго характера.

Въ числѣ дѣлъ и проектовъ, разсмотрѣнныхъ Инженернымъ Совѣтомъ за означенное десятилѣтіе, между прочимъ, нужно упомянуть слѣдующее:

1. Проекты техническихъ условій сооруженія, а равно плановъ направленія и продольныхъ профилей желѣзныхъ дорогъ и ихъ вѣтвей.

Въ числѣ дѣлъ этой категоріи важнѣйшія касались слѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ:

Пермь-Котласской, Кругобайкальской, С.-Петербурго-Вологодской, Вологдо-Вятской съ вѣтвями, С.-Петербурго-Витебской и Витебскъ-Жлобинской, Бологое-Полоцкой и Полоцкъ-Сѣдлецкой, Варшаво-Калишской съ вѣтвями, желѣзной дороги отъ Тифлиса до Карса и Улуханлу-Джульфинской, Оренбургъ-Ташкентской, Московской Окружной и Кіевской Окружной желѣзныхъ дорогъ.

Участковъ и вѣтвей желѣзныхъ дорогъ—Общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.: Бологое-Псковъ, Дно-Сокольники, Крейцбургъ-Туккумъ, Туккумъ-Виндава; Общества Московско-Казанской ж. д.: Люберцы-Шихраны, Ромоданово-Арзамасъ, Земетчино-Кустаревка, Ромоданово-Нижній-Новгородъ, Рузаево-Сызрань; Общества Московско-Кіево-Воронежской ж. д.: Кіевъ-Полтава, Общества Рязанско-Уральской ж. д.: Павелецъ-Московской, Ртищево-Пинеровской, Данковъ-Смоленской линій и др.

Соединительныхъ вѣтвей между разными желѣзными дорогами и т. д.

Подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей: Новозыбковскаго, Гродцкаго, Пулковскаго, Мелекесскаго и другихъ.

Узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ: Вологодско-Архангельской и другихъ.

2. Проекты переустройства желѣзнодорожныхъ узловъ.

Изъ числа этихъ проектовъ важнѣйшіе относятся до слѣдующихъ узловъ:

а) С.-Петербургскаго, причемъ разсмотрѣны спеціальные проекты по перестройкѣ и расширенію отдѣльныхъ станцій, входящихъ въ составъ сего узла, а именно: переустройства станціи С.-Петербургъ Финляндскихъ ж. дорогъ, переустройства станціи С.-Петербургъ Балтійской ж. д., переустройства товарной станціи Петербургъ С.-Петербурго-Варшавской ж. д., устройства сортировочной станціи С.-Петербургъ II С.-Петербурго-Витебской жел. дороги, переустройства путей въ С.-Петербургскомъ портѣ.

б) Московскаго желѣзнодорожнаго узла, и въ томъ числѣ:

Проектъ развитія путей и зданій на станціи Москва 1-я Московско-Курской ж. д., проектъ устройства и расположенія станціи Москва 1-ая Московско-Виндавской ж. д., переустройства станціи Москва-пассажирская Московско-Ярославско-Архангельской ж. д., проектъ расширенія Московской товарной станціи Московско-Ярославско-Архангельской ж. д., проектъ устройства сортировочной станціи Москва 2-ая Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., проектъ устройства станціи Москва Московско-Павелецкой линіи Общества Рязанско-Уральской ж. д., проектъ устройства станціи Москва Московско-Савеловской ж. д.

в) Проекты переустройства желѣзнодорожнаго узла въ городѣ Варшавѣ, причемъ особо разсмотрѣны были проекты: расположенія путей и зданій на станціи Варшава Варшаво-Калишской ж. д., перенесенія перегрузочной станціи въ Варшавѣ на правый берегъ рѣки Вислы, устройства въ Варшавскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ перегрузочной станціи Прага-Привислинская.

г) Проектъ переустройства Кіевскаго желѣзнодорожнаго узла съ особыми проектами:

Пассажирскаго зданія на станціи Кіевъ 1-й Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, развитія станціи Кіевъ 2-ой Московско-Кіево-Воронежской ж. д., Кіевской пассажирской и сортировочной станцій.

д) Проектъ развитія Харьковскаго желѣзнодорожнаго узла, съ проектомъ переустройства и расширенія станціи Харьковъ Курско-Харьково-Севастопольской ж. дороги.

е) Проектъ переустройства Рижскаго желѣзнодорожнаго узла, съ отдѣльными проектами: устройства центральной станціи въ городѣ Ригѣ, устройства сортировочной и пассажирской станцій, устройства станціи Рига-портъ Риго-Орловской ж. д. и расположенія путей и зданій на означенной станціи.

ж) Проектъ переустройства Минскаго желѣзнодорожнаго узла.

Сверхъ сего, Инженернымъ Совѣтомъ разсмотрѣны 127 разныхъ другихъ проектовъ переустройства или расширенія желѣзнодорожныхъ узловъ или устройства отдѣльныхъ большихъ станцій желѣзнодорожной сѣти.

3. Проекты подвижного состава.

По этой категоріи разсмотрѣно свыше 100 разныхъ проектовъ и вопросовъ, касающихся подвижного состава желѣзныхъ дорогъ. Въ томъ числѣ важнѣйшіе:

Паровозовъ, вагоновъ и вагонныхъ телѣжекъ для Императорскихъ поѣздовъ, паровозовъ для желѣзныхъ дорогъ: Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, въ томъ числѣ 10-тиколеснаго паровоза съ прегрѣвателемъ Шмидта, Владикавказской, Рязанско-Уральской, шестиоснаго товарнаго паровоза типа Маллета, Средне-Сибирской ж. д., пассажирскихъ вагоновъ I, II и III классовъ для линій Общества Рязанско-Уральской ж. д., вагона съ паровымъ отопленіемъ для линій Общества Рязанско-Уральской ж. д., вагона III класса для желѣзнодорожныхъ линій Павелецъ-Москва и Данковъ-Смо-

ленскъ, 6-ти колеснаго товарнаго вагона и полувагона подъемной силой 1.500 пудовъ, техническихъ условій по изготовленію колесныхъ паръ усиленнаго типа для вагоновъ Императорскихъ поѣздовъ.

4. Проекты мостовыхъ сооруженій.

По этой группѣ разсмотрѣно болѣе 150 проектовъ мостовъ, віадуковъ и т. п., равно многіе общіе вопросы, относящіеся до устройства мостовъ и другихъ водопропускныхъ сооруженій.

Въ числѣ этихъ дѣлъ важнѣйшія были:

Проекты: моста черезъ рѣку Волховъ на С.-Петербурго-Вологодской ж. д., металлическихъ пролетныхъ частей и опоръ моста въ три пролета черезъ рѣку Нарову на Балтійской ж. д., перехода Московско-Казанской ж. д. черезъ рѣку Волгу у Свіяжска, моста отверстіемъ 100 саж. черезъ рѣку Москву у Даниловской мануфактуры на Московской Окружной ж. д., металлическаго строенія и желѣзнодорожной проѣзжей части моста черезъ рѣку Днѣпръ на Второй Екатерининской ж. д., общаго расположенія и опоръ новаго желѣзнодорожнаго моста отверстіемъ 221,75 саж. черезъ рѣку Вислу у города Варшавы на Привислинскихъ ж. д., моста отверстіемъ 60 саж. черезъ рѣку Алатырь линіи Ромоданово-Арзамасъ Общества Московско-Казанской ж. д., усиленія пролетнаго строенія моста отв. 480 саж. черезъ рѣку Днѣпръ у города Кіева на Московско-Кіево-Воронежской ж. д., моста отверстіемъ 75 саж. черезъ рѣку Ворсклу на Кіево-Полтавской ж. д., расчета отверстія въ 750 саж. для моста черезъ рѣку Аму-Дарью на Закаспійской ж. д., переустройства проѣзжей части Николаевскаго цѣпного моста въ городѣ Кіевѣ.

Проекты городскихъ мостовъ: черезъ рѣку Волгу въ Твери, черезъ рѣку Великую въ городѣ Псковѣ и черезъ рѣку Нарову въ городѣ Нарвѣ.

Общіе мостовые вопросы: относительно нормъ нагрузокъ для расчета мостовъ, относительно допускаемыхъ для подвижного состава Императорскихъ по-

ѣздовъ давленій на оси въ зависимости отъ прочности мостовъ, относительно принятія при проектированіи новыхъ мостовъ и при перестройкѣ или усиленіи существующихъ мостовъ перегрузокъ, вызываемыхъ движеніемъ Императорскихъ поѣздовъ, относительно инструкціи для исправленія поврежденій металлическихъ мостовъ на желѣзныхъ дорогахъ, относительно примѣненія въ мостахъ устройства проѣзжей части съ поперечными балками на шарнирныхъ опорахъ, и друг.

5. Общіе вопросы, касающіеся желѣзныхъ дорогъ.

Изъ числа дѣлъ этой группы важнѣйшія были слѣдующія:

Инженернымъ Совѣтомъ въ 1897 г. былъ окончен весьма обширный и сложный трудъ по пересмотру дѣйствующихъ и составленію новыхъ правилъ по тремъ техническимъ службамъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. по службѣ пути, службѣ подвижного состава и тяги и по службѣ движенія.

Выработанный Инженернымъ Совѣтомъ общій сводъ этихъ правилъ подъ наименованіемъ: „Правила технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія", утвержденный Министромъ Путей Сообщенія 8 февраля 1898 г., замѣнилъ правила, дѣйствовавшія до настоящаго времени, отдѣльно по каждой изъ службъ.

Разсмотрѣнію проектовъ правилъ по отдѣльнымъ службамъ желѣзныхъ дорогъ и затѣмъ составленію общаго свода этихъ правилъ Инженернымъ Совѣтомъ посвящено было въ теченіе двухъ лѣтъ 1894-1895 г.г. свыше сорока засѣданій, причемъ въ засѣданія Инженернаго Совѣта приглашались какъ представители центральныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія, имѣющихъ отношеніе къ желѣзнодорожному дѣлу, такъ и начальники нѣсколькихъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ и начальники отдѣльныхъ службъ этихъ дорогъ, а также извѣстные своею опытностью и литературными трудами спеціалисты по желѣзнодорожному дѣлу.

Изъ другихъ общихъ вопросовъ, относящихся до желѣзныхъ дорогъ и разсматривавшихся въ Инженерномъ Совѣтѣ въ теченіе десятилѣтія 1894—1904 г.г., слѣдуетъ упомянуть особенно:

Проектъ инструкціи для составленія росписаній движенія Императорскихъ поѣздовъ.

Проектъ правилъ движенія поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общаго пользованія.

Вопросъ о нормахъ непрерывной службы и отдыха желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Техническія условія проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія, утвержденныя Министромъ Путей Сообщенія 15 декабря 1900 г.

Правила проектированія и сооруженія станціонныхъ и путевыхъ построекъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Нормы проектированія подвижного состава, отвѣчающаго прочности мостовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Правила сигнализаціи на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія.

Вопросъ о мѣрахъ для предупрежденія паденія пассажировъ съ площадокъ вагоновъ.

Проектъ инструкціи о мѣрахъ для предупрежденія опасныхъ послѣдствій прохожденія по мостамъ поѣздовъ съ сошедшими съ рельсовъ вагонами.

Вопросъ о предѣльномъ очертаніи габарита подвижного состава желѣзныхъ дорогъ и правилахъ пользованія упомянутымъ очертаніемъ.

Объ обстоятельствахъ движенія воинскаго поѣзда предѣльнаго состава въ 35 вагоновъ съ шестиколеснымъ паровозомъ во главѣ и въ 50 вагоновъ съ восьмиколеснымъ паровозомъ во главѣ по различнымъ подъемамъ, совпадающимъ съ кривыми различныхъ радіусовъ, причемъ составлена была діаграмма, указывающая, соотвѣтственно различнымъ подъемамъ, скорости движенія воинскихъ поѣздовъ въ составѣ 35, 45 и 50 вагоновъ, ведомыхъ одиночною тягою товарными паровозами о 3 и 4 спаренныхъ осяхъ.

Правила о порядкѣ содержанія пассажирскихъ помѣщеній на желѣзнодорожныхъ станціяхъ. Условія устройства переѣздовъ и переходовъ черезъ желѣзную дорогу.

Нормы для расчета прочности рельсовъ на магистральныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Проекты новыхъ типовъ рельсовъ и скрѣпленій для рельсовъ.

Проектъ правилъ проведенія желѣзнодорожныхъ линій вблизи рудниковъ, каменноугольныхъ копей, каменоломенъ и т. п. мѣстъ разработки поверхности и нѣдръ земли и правилъ производства упомянутыхъ разработокъ подъ полотномъ желѣзныхъ дорогъ или вблизи онаго.

Проектъ правилъ осмотра частей колесныхъ паръ, находящихся въ службѣ подъ вагонами, тендерами и паровозами.

6. Вопросы и техническія условія, касающіеся изготовленія, испытанія, пріемки и употребленія разнаго рода строительныхъ и иныхъ матеріаловъ.

По этой группѣ важнѣйшія дѣла были слѣдующія:

Техническія условія на изготовленіе и пріемку стальныхъ рельсовъ, на пріемку портландъ-цементовъ и романъ-цементовъ.

Установленіе однообразной номенклатуры вяжущихъ веществъ, примѣняемыхъ въ строительномъ дѣлѣ.

Проектъ техническихъ условій на поставку подвѣсныхъ рессоръ и рессорной стали для вагоновъ Императорскихъ поѣздовъ.

Техническія условія на поставку литого и сварочнаго желѣза, чугуна и стали для мостовъ.

Техническія условія на поставку паропроводныхъ, ресиверныхъ и пароотводныхъ трубъ.

Техническія условія на изготовленіе и поставку желѣзныхъ и стальныхъ колесъ.

Техническія условія на поставку колесныхъ шинъ.

Техническія условія на поставку упряжныхъ приборовъ подвижного состава и

Выработка русскаго нормальнаго метрическаго сортамента фассоннаго желѣза.

7. Проекты, касающіеся водоснабженія городовъ и желѣзнодорожныхъ станцій.

По этой группѣ важнѣйшія дѣла были слѣдующія:

Проектъ новаго Москворѣцкаго водопровода города Москвы.

Проектъ самотечнаго водопровода въ 1.250.000 ведеръ воды въ сутки для дополнительнаго водоснабженія городовъ Царскаго Села и Павловска.

Предположенія объ устройствѣ водоснабженія на безводномъ участкѣ Оренбургъ-Ташкентской ж. д.

Проектъ водоснабженія станцій Пятигорскъ, Бештау и Минеральныя Воды Владикавказской ж. д.

8. Проекты и вопросы, относящіеся до электрическихъ устройствъ на путяхъ сообщенія, въ томъ числѣ до телеграфовъ и телефоновъ.

Изъ числа дѣлъ этой группы важнѣйшія были слѣдующія:

Техническія условія электрическаго оборудованія Гербы-Ченстоховской ж. д.

Проектъ электрическаго оборудованія станціи Рига.

Объ измѣненіи нѣкоторыхъ статей проекта новаго Почтово-Телеграфнаго Устава, касающихся телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ.

9. Проекты портовъ, портовыхъ сооруженій и различныхъ устройствъ въ портахъ.

Изъ числа дѣлъ этой группы важнѣйшія были слѣдующія:

Проектъ расширенія и улучшенія С.-Петербургскаго порта.

Проектъ расширенія Маріупольскаго порта.

Проектъ расширенія Виндавскаго порта.

Проектъ постройки новыхъ набережныхъ, взамѣнъ старыхъ, въ гавани (каналѣ) Либавскаго порта, сооруженія портовъ Дербентскаго и Рижскаго; устройства въ Кронштадтѣ особой каботажной гавани

и приведенія въ благоустроенный видъ Купеческой гавани; устройства каботажнаго порта въ городѣ Севастополѣ; устройства желѣзнодорожной гавани съ моломъ въ городѣ Ригѣ; углубленія Очаковскаго морского канала до 25 ф.

10. Проекты регуляціонныхъ работъ въ рѣкахъ.

Изъ числа дѣлъ этой группы важнѣйшія были:

Проекты: выправленія рѣки Днѣпра; улучшенія судоходныхъ условій рѣки Оки отъ города Коломны до устья, въ связи съ вопросомъ объ устройствѣ на рѣкѣ Москвѣ, у гор. Москвы, гаваней для пріема съ воды и передачи на воду груза, который будетъ слѣдовать по улучшенному Окскому водному пути; устройства гавани на рѣкѣ Шекснѣ у города Череповца; шлюзованія рѣки Сѣвернаго Донца.

Главныя основанія для сооруженія Днѣпровско-Двинскаго соединительнаго воднаго пути.

Проекты: улучшенія Сѣвернаго участка Тихвинскаго воднаго пути; устройства Днѣпровскаго морского канала для судовъ съ осадкою 22 ф., выправленія Сеземскаго и Трохачевскаго перекатовъ на рѣкѣ Волгѣ; выправленія рѣки Днѣпра у различныхъ городовъ; выправленія рѣки Вислы отъ города Нешавы до Прусской границы.

Вопросъ о характерѣ дальнѣйшихъ работъ по улучшенію судоходныхъ условій рѣки Волги.

Проектъ улучшенія устья рѣки Днѣпра.

11. Проекты по городскимъ, шоссейнымъ и грунтовымъ дорогамъ.

Изъ числа сихъ дѣлъ важнѣйшія были слѣдующія:

Проектъ техническихъ условій устройства земляного полотна для подъѣздного шоссе отъ Нижне-Чирской станицы до станціи Чиръ Восточно-Донецкой линіи Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

О принятіи мѣръ для предупрежденія возможности поврежденія Московско-Варшавскаго шоссе въ предѣлахъ разлива рѣки Протвы.

Вопросъ объ установленіи мѣръ для безопаснаго проѣзда по участку шоссе Лососна-Августовъ при переходѣ его черезъ озеро Сайно.

12. Вопросы, разсмотрѣнные Инженернымъ Совѣтомъ по ходатайствамъ постороннихъ вѣдомствъ.

О примѣненіи канатныхъ подвѣсныхъ и другихъ типовъ желѣзныхъ дорогъ на театрѣ военныхъ дѣйствій въ Маньчжуріи; о примѣненіи на театрѣ войны въ Маньчжуріи узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ системы „Кальтропа“.

Проектъ осушенія котловины Гель-Баши близъ города Карса, съ устройствомъ плотины въ оврагѣ, соединяющемъ котловину Гель-Баши съ вышележащею низменностью.

О выборѣ типа верхняго строенія для городскихъ электрическихъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ. Проектъ желѣзнаго понтоннаго моста для рѣки Екатерингофки въ г. С.-Петербургѣ.

13. Особыя Присутствія Инженернаго Совѣта.

Для разсмотрѣнія нѣкоторыхъ вопросовъ особаго характера были образуемы особыя присутствія Инженернаго Совѣта.

Такимъ образомъ, при участіи начальниковъ центральныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія и профессоровъ Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I, Совѣтомъ разсматривались ходатайства разныхъ лицъ, окончившихъ высшія техническія заведенія постороннихъ вѣдомствъ, о присвоеніи имъ званія инженера путей сообщенія безъ предварительнаго экзамена при Институтѣ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I.

Въ Соединенномъ Присутствіи Совѣта Министерства Путей Сообщенія и Инженернаго Совѣта разсматривались предположенія Комиссіи по пересмотру положенія объ Эмеритальной кассѣ инженеровъ путей сообщенія.

Независимо сего, по Высочайшему повелѣнію 16 ян-

варя 1904 г., на Инженерный Совѣтъ Министерства Путей Сообщенія возложено разсмотрѣніе по существу, при участіи представителей всѣхъ вѣдомствъ, пользующихся Урочнымъ Положеніемъ на строительныя работы (Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Военнаго, Морского, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ и Государственнаго Контроля), поступившихъ и имѣющихъ поступить въ Министерство Путей Сообщенія замѣчаній на дѣйствующее нынѣ Урочное Положеніе на строительныя работы.

14. Комиссіи при Инженерномъ Совѣтѣ.

Въ теченіе десятилѣтія 1894—1904 гг. при Инженерномъ Совѣтѣ были учреждены и состояли слѣдующія Комиссіи:

Постоянныя Комиссіи:

1) По вопросамъ, касающимся мостовыхъ сооруженій.

2) По вопросамъ, касающимся подвижного состава, тяги и мастерскихъ.

3) По вопросамъ, касающимся нынѣ дѣйствующаго Урочнаго Положенія на строительныя работы.

Временныя Комиссіи были учреждаемы, между прочимъ, для разработки нижеслѣдующихъ главнѣйшихъ вопросовъ:

Техническихъ условій сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія (магистралей).

Нормальныхъ техническихъ условій сооруженія подъѣздныхъ и второстепенныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

Нормальныхъ техническихъ условій на поставку стальныхъ рельсовъ.

Требованій, которымъ должны удовлетворять употребляемыя на ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогахъ общаго пользованія поперечины (шпалы и переводные брусья).

Правилъ проектированія и расположенія путей и зданій на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Правилъ проектированія и сооруженія (опредѣляющихъ типъ и родъ матеріала) желѣзнодорожныхъ зданій.

Техническихъ условій устройства желѣзнодорожнаго телеграфа.

Правилъ сигнализаціи на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія.

Техническихъ условій проектированія и сооруженія водоподъемныхъ и водоемныхъ зданій, а также паровыхъ машинъ и баковъ при нихъ.

Правилъ проведенія линій желѣзной дороги вблизи рудниковъ, каменноугольныхъ копей, каменоломенъ и т. п. мѣстъ разработки поверхностей и нѣдръ земли и правилъ упомянутыхъ разработокъ подъ полотномъ желѣзныхъ дорогъ или вблизи онаго.

Выбора направленія Окружной вокругъ города Москвы желѣзной дороги.

Нормъ отдыха и непрерывной службы желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Дѣятельность Совѣта Министра Путей Сообщенія съ 1895 по 1905 годъ.

Дѣйствовавшій до 1899 г. Совѣтъ Министерства, согласно ст. 718—719 Учр. Министерства Путей Сообщенія (т. I, ч. 2, изд. 1892 г.), учрежденъ былъ на основаніи общихъ узаконеній о Совѣтахъ Министровъ съ назначеніемъ въ него четырехъ Членовъ и съ возложеніемъ на одного изъ нихъ обязанности предсѣдательствовать въ Совѣтѣ въ отсутствіе Министра и Товарища Министра; дѣлопроизводство Совѣта сосредоточено въ Канцеляріи Министра.

Въ виду, однако, многосложности и важности подлежащихъ обсужденію въ Совѣтѣ Министерства вопросовъ по законодательной, административной и хозяйственной частямъ вѣдомства путей сообщенія, представилась необходимость усилить указанный составъ Совѣта и по всеподданнѣйшимъ докладамъ 11 декабря 1892 г., 11 іюня 1893 г. и 15 октября 1894 г. послѣдовали Высочайшія соизволенія на назначеніе еще трехъ сверхштатныхъ членовъ.

Согласно Высочайше утвержденному въ 3 день мая 1899 года мнѣнію Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, Совѣтъ Министерства переименованъ въ Совѣтъ Министра Путей Сообщенія, причемъ кругъ дѣятельности сего Совѣта остался безъ измѣненія, число же особыхъ членовъ Совѣта штатомъ не опредѣлено.

Въ настоящее время Совѣтъ состоитъ изъ 10 членовъ.

Въ теченіе десятилѣтняго періода Совѣтомъ Министра разсмотрѣно 13.406 докладовъ, въ томъ числѣ: Юрисконсульта при Министрѣ—1, Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ—12, Управленія желѣзныхъ дорогъ—61, Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ—60, Отдѣла по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства и паровыхъ котловъ—1, по Канцеляріи Министра—3.691 и по состоящему при ней, съ 1899 г., Отдѣлу по отчужденію имуществъ—9.580.

По роду дѣлъ, заслушанные Совѣтомъ Министра доклады распредѣляются слѣдующимъ образомъ: о врачебно-санитарномъ надзорѣ на желѣзныхъ дорогахъ—1, объ отчужденіи изъ частнаго владѣнія земель и имуществъ—12.714, по кондиціямъ и договорамъ на разнаго рода подряды—5, по притязаніямъ частныхъ лицъ — 3, по дѣламъ судебнымъ о чинахъ вѣдомства—115, по назначенію эмеритальныхъ пенсій и вообще по дѣламъ Эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія—531, по распредѣленію стипендій капитала имени генералъ-адъютанта адмирала Посьета и по завѣдыванію симъ капиталомъ—19, о выдачѣ чинамъ Кавказскаго Округа Путей Сообщенія 4% вознагражденія за 1881—1887 г.—1, по начетамъ на лицъ вѣдомства Путей Сообщенія—13, по сложенію недоимокъ—2, по исключенію изъ инвентаря погибшаго казеннаго имущества — 1, по отдачѣ товариществу Кушнерева и К° въ аренду типографіи Министерства—1.

Дѣятельность Министерства Путей Сообщенія по дѣламъ отчужденія имуществъ съ 1895 по 1905 г.

Въ первой половинѣ отчетнаго періода дѣятельность Министерства по дѣламъ о вознагражденіи за отчуждаемыя принудительно имущества заключалась исключительно въ разсмотрѣніи и разрѣшеніи или дальнѣйшемъ направленіи въ Государственный Совѣтъ поступающихъ въ оное оцѣночныхъ производствъ по вознагражденію за отчуждаемыя по вѣдомству имущества, причемъ дѣла эти производились по Совѣтскому Дѣлопроизводству Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.

Съ развитіемъ нашего желѣзнодорожнаго строительства, поступленіе упомянутыхъ дѣлъ, увеличиваясь изъ года въ годъ, достигло въ 1895 году 574 дѣлъ, такъ что личнаго состава одного Дѣлопроизводства Канцеляріи оказывалось недостаточнымъ, и потому въ 1896 году, съ разрѣшенія Министра, въ составѣ Канцеляріи было образовано, въ помощь Совѣтскому, особое (Оцѣночное) Дѣлопроизводство изъ дѣлопроизводителя и соотвѣтствующаго количества помощниковъ. Между тѣмъ ежегодное поступленіе оцѣночныхъ дѣлъ продолжало усиливаться. Въ 1896 году ихъ было 882, въ 1897 году 841, затѣмъ въ 1898 году оно возросло до 1.309 дѣлъ и, наконецъ, за одну только 1-ю половину 1899 года достигло 754 дѣлъ. Въ виду такого быстраго увеличенія оцѣночныхъ дѣлъ, становилась болѣе напряженной и дѣятельность Канцеляріи по ихъ разрѣшенію. Въ теченіе 1896 года таковыхъ дѣлъ было разрѣшено 843; затѣмъ въ 1897 году число разрѣшенныхъ дѣлъ было 593, въ 1898—802 и въ 1899 году, за одну только 1-ю половину года,—560 дѣлъ. Хотя, такимъ образомъ, при крайне усиленной дѣятельности 2-хъ Дѣлопроизводствъ Канцеляріи, число ежегодно разрѣшавшихся въ оной дѣлъ увеличилось болѣе чѣмъ вдвое, однако, обнаружившееся ранѣе накопленіе нерѣшенныхъ дѣлъ не только не уменьшалось, а, наоборотъ, продолжало быстро расти и къ концу 1-й половины

1899 года достигло чрезвычайной цифры 1.938 дѣлъ, что снова указывало на недостаточность наличныхъ силъ Канцеляріи. Наряду съ указанной недостаточностью средствъ Канцеляріи для разсмотрѣнія оцѣночныхъ дѣлъ, постепенно выяснились также и другіе недостатки по вознагражденію за принудительныя по вѣдомству отчужденія. Мѣстные органы, завѣдывающіе непосредственно отчужденіемъ, оставаясь безъ всякаго надзора, нерѣдко допускали весьма серьезныя нарушенія требованій закона. Равнымъ образомъ и въ постановленіяхъ Оцѣночныхъ Комиссій по оцѣнкѣ имуществъ все чаще наблюдалась необоснованность и произвольность. Вмѣстѣ съ тѣмъ разсмотрѣніе поступающихъ въ Министерство оцѣночныхъ производствъ становилось все болѣе и болѣе затруднительнымъ, такъ какъ, за отсутствіемъ какихъ либо свѣдѣній о дѣйствительной стоимости занятыхъ имуществъ, почти не представлялось возможности составить правильное заключеніе по существу оцѣнокъ, обыкновенно преувеличенныхъ. Принимая вслѣдствіе сего мѣры къ устраненію означеннаго ненормальнаго порядка, Канцелярія Министра, помимо непосредственныхъ указаній Оцѣночнымъ Комиссіямъ по отдѣльнымъ дѣламъ, входила, въ 1895 году, въ сношеніе съ Министерствами: Внутреннихъ Дѣлъ, Юстиціи и Финансовъ относительно прекращенія допускаемыхъ Оцѣночными Комиссіями нарушеній правилъ объ оцѣнкѣ, вслѣдствіе чего названными Министерствами были изданы циркулярныя разъясненія подвѣдомственнымъ имъ лицамъ, участвующимъ въ Оцѣночныхъ Комиссіяхъ, о необходимости закономѣрнаго отношенія къ дѣлу оцѣнки имуществъ.

Независимо отъ указанныхъ частичныхъ попытокъ нѣсколько упорядочить производство дѣлъ по вознагражденію, начало коренному улучшенію въ постановкѣ всего дѣла отчужденія положено было учрежденіемъ Отдѣла по отчужденію имуществъ. Необходимость созданія особаго органа, который не только вѣдалъ бы поступающими въ Министерство оцѣночными дѣлами, но и наблюдалъ бы за производствомъ отчужденія на мѣстахъ,

сознавалась давно, но осуществленіе означенной реформы въ дѣлѣ отчужденія пришлось отложить до разрѣшенія общаго вопроса о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства.

Согласно Высочайше утвержденному 3 мая 1899 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, Отдѣлъ по отчужденію имуществъ состоитъ изъ Управляющаго, онъ же Вице-Директоръ Канцеляріи, его Помощника, 4-хъ Дѣлопроизводствъ, съ соотвѣтствующимъ числомъ дѣлопроизводителей и ихъ помощниковъ, и изъ чиновниковъ особыхъ порученій, при этомъ на обязанность Отдѣла возложено: 1) общее, въ предѣлахъ дѣйствующихъ узаконеній, со стороны Министерства наблюденіе за производствомъ отчужденій на мѣстахъ и 2) производство и дальнѣйшее направленіе поступающихъ въ Министерство дѣлъ о вознагражденіи за принудительно отчуждаемыя недвижимыя имущества.

Наблюденіе за производствомъ отчужденій на мѣстахъ осуществлялось Отдѣломъ, съ одной стороны, путемъ собиранія и разработки свѣдѣній объ отчуждаемыхъ имуществахъ и о стоимости оныхъ, а съ другой, черезъ командированіе на мѣста чиновниковъ особыхъ порученій, на которыхъ, помимо общаго наблюденія за правильностью и своевременностью дѣйствій по отчужденіямъ, возлагалось также участіе, въ качествѣ депутатовъ отъ Министерства Путей Сообщенія, въ засѣданіяхъ Оцѣночныхъ Комиссій по особо цѣннымъ отчужденіямъ. Подобныя порученія иногда возлагались на дѣлопроизводителей Отдѣла, а въ особо важныхъ случаяхъ нѣкоторыя желѣзнодорожныя линіи посѣщались Директоромъ Канцеляріи, Управляющимъ Отдѣломъ и его Помощникомъ.

Что касается производства и дальнѣйшаго направленія поступающихъ въ Министерство оцѣночныхъ дѣлъ, то движеніе сихъ дѣлъ въ Министерствѣ съ учрежденіемъ Отдѣла значительно ускорилось, причемъ всѣ усилія чиновъ Отдѣла направлены были къ тому, чтобы

какъ можно скорѣе справиться съ громадною залежью нерѣшенныхъ дѣлъ; вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя было оставлять нерѣшенными и вновь поступающія дѣла. Такимъ образомъ въ первое полугодіе по учрежденіи Отдѣла удалось разрѣшить 693 дѣла, затѣмъ въ теченіе 1900 года число разрѣшенныхъ дѣлъ было 2.515, въ 1901 году—1.735 и въ 1902 г.—2.122 дѣла. Между тѣмъ, вслѣдствіе увеличившейся постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ и установленнаго Министерствомъ надзора за движеніемъ оцѣночныхъ дѣлъ на мѣстахъ, поступленіе таковыхъ въ Отдѣлъ возрасло. За 2-ю половину 1899 года въ Министерство было доставлено Губернаторами 1.134 дѣла и затѣмъ за все послѣдующее время поступленіе было въ среднемъ не менѣе 2.000 дѣлъ въ годъ, а въ 1902 году достигло даже 2.231, причемъ количество вносимыхъ по симъ дѣламъ представленій въ Государственный Совѣтъ въ нѣкоторые годы превышало 600.

Практика первыхъ лѣтъ по учрежденіи Отдѣла сразу же указала на невозможность справиться наличными средствами съ такимъ количествомъ работы. Личный составъ Отдѣла по штатамъ 3 мая 1899 г. разсчитанъ былъ на поступленіе не болѣе 1.000 дѣлъ въ годъ; въ дѣйствительности ежегодное поступленіе превысило вдвое указанную норму. Такое положеніе грозило новыми залежами и приходилось, не теряя времени, приступить къ постепенному усиленію Отдѣла. Въ сихъ видахъ въ Отдѣлѣ содержалось большее число младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя, въ счетъ уменьшенія числа старшихъ, а также приглашались для занятій лица, причисленныя къ Министерству и по вольному найму. Кромѣ того, нѣкоторыя болѣе сложныя дѣла передавались для разсмотрѣнія, на правахъ дѣлопроизводителей, чиновникамъ особыхъ порученій, для чего въ помощь имъ командировались младшіе чины Отдѣла. Засимъ, въ тѣхъ же видахъ усиленія дѣятельности Отдѣла по разсмотрѣнію оцѣночныхъ производствъ, въ 1901 г., по распоряженію Министра Путей Сообщенія, въ немъ было образовано особое временное Дѣлопроизводство, по счету

5-е, съ возложеніемъ обязанности дѣлопроизводителя на одного чиновника особыхъ порученій и съ откомандированіемъ къ нему двухъ помощниковъ дѣлопроизводителя. Съ 1-го января 1903 года Отдѣлъ былъ усиленъ, согласно Высочайше утвержденному 10-го февраля того же года мнѣнію Общаго Собранія Государственнаго Совѣта, образованіемъ въ его составѣ 2-хъ новыхъ должностей дѣлопроизводителя и увеличеніемъ средствъ на содержаніе помощниковъ дѣлопроизводителя на 11.400 руб. и на канцелярскіе расходы на 7.600 руб., каковая мѣра была введена временно сначала на 2 года, а затѣмъ продолжена еще на 1 годъ.

Въ томъ же 1903 году, въ виду увеличивающагося изъ года въ годъ количества поступающихъ въ Государственный Совѣтъ оцѣночныхъ дѣлъ, послѣдовали Высочайшія повелѣнія объ измѣненіи дѣйствующихъ законоположеній о порядкѣ разрѣшенія дѣлъ по вознагражденію за имущества, отчуждаемыя на государственную или общественную надобность, причемъ Высочайшимъ повелѣніемъ 5-го мая 1903 года Министрамъ и Главноуправляющимъ предоставлено оканчивать собственной властью, независимо отъ исчисленнаго Оцѣночной Комиссіей размѣра вознагражденія, всѣ дѣла, по коимъ владѣлецъ и предприниматель не заявили возраженій противъ оцѣнки Комиссіи, и когда на выдачу такого вознагражденія не требуется испрошенія особаго кредита, а Высочайшимъ повелѣніемъ 8-го іюня того же года Министру Путей Сообщенія, по отчужденіямъ для надобностей желѣзныхъ дорогъ, сверхъ сего предоставлено оканчивать собственною властью дѣла, также на всякую сумму, если заявленное противъ оцѣнки этихъ имуществъ со стороны желѣзнодорожнаго предпринимателя возраженіе признано не заслуживающимъ уваженія какъ мѣстною Комиссіею и губернскимъ начальствомъ, такъ и Министромъ Путей Сообщенія; при этомъ частнымъ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ предоставлено подать Министру Путей Сообщенія, не позже мѣсячнаго срока со дня объявленія имъ рѣшенія, просьбу о несогласіи съ рѣшеніемъ,

и въ такомъ случаѣ дѣло вносится на общемъ основаніи въ Государственный Совѣтъ.

По введеніи означенныхъ мѣръ, до конца 1904 года, Отдѣломъ было внесено въ Совѣтъ Министра Путей Сообщенія болѣе 2.600 оцѣночныхъ докладовъ, изъ коихъ значительное число было по нѣсколькимъ дѣламъ каждый, и за то же время внесено на уваженіе Государственнаго Совѣта до 700 представленій; такимъ образомъ введеніе указанныхъ правилъ, по крайней мѣрѣ за первое время, не доставило особаго облегченія дѣятельности Отдѣла по отчужденію имуществъ; между тѣмъ, съ 1-го января 1904 года, на обязанность Отдѣла возложено печатаніе вносимыхъ въ Государственный Совѣтъ представленій по дѣламъ о вознагражденіи за отчуждаемыя имущества, которыя до того времени печатались распоряженіемъ Государственной Канцеляріи, для чего въ распоряженіе Отдѣла, согласно Высочайше утвержденному 15-го декабря 1903 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, отпускается по 5.000 рублей въ годъ.

Независимо отъ изложеннаго, Отдѣломъ по отчужденію имуществъ, со времени его образованія, производилась работа по предуказанному Государственнымъ Совѣтомъ общему пересмотру дѣйствующихъ правилъ о принудительномъ отчужденіи имуществъ. Въ этомъ отношеніи Отдѣломъ первоначально былъ составленъ рядъ справокъ о существующихъ въ Имперіи и за границей законоположеніяхъ по дѣламъ отчужденія, причемъ Управляющимъ Отдѣломъ, подъ руководствомъ Директора Канцеляріи, былъ составленъ проектъ новыхъ правилъ объ отчужденіи, съ объяснительной къ нему запиской, а затѣмъ, по образованіи въ 1901 году при Министерствѣ Путей Сообщенія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, подъ предсѣдательствомъ инженера путей сообщенія д. т. сов. Салова, Особаго Совѣщанія по пересмотру постановленій о принудительномъ отчужденіи, въ основу сужденій коего былъ положенъ упомянутый проектъ правилъ, въ Отдѣлѣ сосредоточивалось все дѣлопроизводство сего Совѣщанія. Къ окончанію

дѣятельности послѣдняго, въ 1903 году, Отдѣломъ были составлены, на основаніи сужденій Совѣщанія, проекты правилъ о вознагражденіи: а) за принудительное отчужденіе недвижимыхъ имуществъ, временное занятіе и установленіе права участія въ пользованіи ими, и б) за убытки, причиненные при изысканіяхъ, а также проектъ представленія по сему дѣлу въ Государственный Совѣтъ и журналъ всѣхъ засѣданій Совѣщанія. По одобреніи означенныхъ проектовъ и журнала Совѣщаніемъ, таковые, предварительно внесенія дѣла на законодательное разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, были разосланы Отдѣломъ, въ іюлѣ 1903 года, подлежащимъ вѣдомствамъ для отзывовъ, каковые, въ виду сложности дѣла, поступили въ Отдѣлъ еще не отъ всѣхъ упомянутыхъ вѣдомствъ.

Дѣятельность Отдѣла по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства Путей Сообщенія за 1895—1904 гг.

Постройка на всемъ пространствѣ Россіи рельсовыхъ путей вызвала усиленныя заботы Правительства объ обезпеченіи всѣхъ нуждъ желѣзнодорожнаго дѣла доброкачественными матеріалами и предметами русскаго производства, при чемъ, для достиженія этой цѣли, затрачивались значительныя матеріальныя средства; такъ, напримѣръ, для поощренія къ развитію на русскихъ заводахъ рельсоваго производства, начатаго въ 1876 г., была установлена и выдавалась нѣсколько лѣтъ особая отъ казны денежная премія.

Заботы Правительства въ этомъ отношеніи постепенно достигали желательныхъ результатовъ: по мѣрѣ развитія рельсовой сѣти и увеличенія потребности въ желѣзнодорожныхъ издѣліяхъ, число металлургическихъ и строительныхъ заводовъ съ каждымъ годомъ увеличивалось и въ послѣднее десятилѣтіе, вмѣсто 80 заводовъ, изготовлявшихъ издѣлія для надобностей Министерства, число ихъ до 1904 года возрасло до 130.

Не имѣя, особенно на первыхъ порахъ, достаточнаго опыта, должныхъ теоретическихъ познаній и знакомства

съ разнородными требованіями, которымъ должны были удовлетворять, по своему качеству и внѣшнимъ свойствамъ, всѣ изготовляемыя для желѣзнодорожныхъ нуждъ издѣлія, заводы не могли обходиться безъ должнаго, въ направленіи и развитіи своей дѣятельности, руководства со стороны правительственныхъ органовъ; поэтому наблюденіе за доброкачественностью матеріаловъ и правильностью изготовленія изъ нихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, въ интересахъ безопасности движенія, составляло одну изъ самыхъ существенныхъ заботъ Министерства Путей Сообщенія; отсюда вытекала необходимость организаціи, въ числѣ другихъ центральныхъ установленій Министерства, такого учрежденія, въ которомъ бы сосредоточивался общій надзоръ за производствомъ на заводахъ изготовляемыхъ для надобностей Министерства издѣлій и особенно тѣхъ, отъ качества коихъ зависитъ безопасность движенія, съ назначеніемъ въ составъ этого учрежденія, для непосредственнаго наблюденія на заводахъ за производствомъ издѣлій и для пріемки ихъ, достаточнаго числа Инженеровъ, обладающихъ солидными теоретическими познаніями и практической подготовкой по заводскому дѣлу.

Осуществленіе многихъ мѣропріятій въ указанномъ выше направленіи значительно способствовало поднятію уровня заводской дѣятельности; между тѣмъ опытъ указывалъ на существующіе недостатки въ организаціи заводскаго дѣла и на необходимость принятія дальнѣйшихъ мѣръ къ усовершенствованію заводской дѣятельности путемъ установленія новыхъ правилъ освидѣтельствованія, испытанія и пріемки издѣлій и усиленія необходимыхъ для сего средствъ Правительственнаго надзора.

Къ числу главнѣйшихъ въ этомъ направленіи мѣропріятій Министерства за послѣднее десятилѣтіе относится разработка и приведеніе въ стройную систему техническихъ условій на поставку желѣзнодорожныхъ принадлежностей, согласно современнымъ требованіямъ техники желѣзнодорожнаго дѣла и усовершенствованіямъ въ области заводскаго производства.

Эти техническія условія, подъ названіемъ „нормальныя", изданныя и распубликованныя при приказѣ Министра Путей Сообщенія, отъ 5 іюля 1897 года, для руководства при заказахъ всѣмъ подвѣдомственнымъ Министерству казеннымъ и частнымъ учрежденіямъ, легли въ основу дѣятельности правительственныхъ органовъ, наблюдающихъ и производящихъ пріемку издѣлій на заводахъ. Съ изданіемъ ихъ установились однообразныя требованія въ отношеніи качества издѣлій и наружнаго ихъ строенія, въ противоположность различнымъ требованіямъ и условіямъ, предъявлявшимся до того при заказахъ каждымъ изъ казенныхъ и частныхъ учрежденій и лицъ, вѣдающихъ постройками.

Недостатки и несоотвѣтствіе современнымъ условіямъ заводской дѣятельности личнаго состава существовавшей съ 1890 года въ составѣ Министерства Путей Сообщенія Главной Заводской Инспекціи вызвали необходимость преобразованія этого учрежденія въ Отдѣлъ по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства, организованный и нынѣ дѣйствующій по положенію 3 мая 1899 года.

Сдѣланныя, по основному положенію и особымъ инструкціямъ Министра Путей Сообщенія, измѣненія и дополненія и увеличеніе личнаго состава Инженеровъ Отдѣла на заводахъ для надзора за правильнымъ изготовленіемъ желѣзнодорожныхъ издѣлій и для пріемки ихъ, благопріятно отразились на ходѣ заводскаго дѣла и стали наиболѣе соотвѣтствовать цѣли, въ смыслѣ усиленія надзора и болѣе тщательнаго освидѣтельствованія и испытанія поставляемыхъ заводами издѣлій.

Хотя и нынѣшній составъ Инженеровъ Отдѣла на заводахъ (13 старшихъ и 35 младшихъ, въ завѣдываніи которыхъ находится 130 заводовъ) все еще не вполнѣ достаточенъ для исполненія многочисленныхъ ихъ функцій и пріемки всѣхъ безъ исключенія заказовъ Министерства, и дѣятельность ихъ сосредоточена, главнымъ образомъ, на пріемкахъ отвѣтственныхъ издѣлій для надобностей своего Министерства,—тѣмъ не менѣе, насколько возможно, дѣятельность эта расширяется, и нынѣ весьма часто начали

возлагаться на Инженеровъ Отдѣла пріемки неотвѣтственныхъ издѣлій, преимущественно по заказамъ учрежденій, отдаленныхъ отъ заводовъ и затрудняющихся посылать на послѣдніе своихъ агентовъ; равнымъ образомъ довольно часты и неизбѣжны случаи пріемокъ отвѣтственныхъ издѣлій (преимущественно мостовыхъ сооруженій) по заказамъ постороннихъ гражданскихъ вѣдомствъ (земствъ и городовъ), а также Морского и особенно Военнаго вѣдомствъ, просьбы которыхъ о пріемкахъ издѣлій исполняются съ особой предупредительностью.

Дѣятельность бывшей Главной Заводской Инспекціи и нынѣшняго Отдѣла по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства, кромѣ общаго надзора и направленія, въ техническомъ и административномъ отношеніяхъ, дѣятельности чиновъ мѣстной заводской инспекціи: за отчетный періодъ времени, между прочимъ, выразилась: въ составленіи многихъ новыхъ проектовъ техническихъ условій, разработкѣ научныхъ и техническихъ вопросовъ, какъ въ составѣ своего учрежденія, такъ и при участіи въ разныхъ Комиссіяхъ и Совѣтахъ Министерства; введеніи при Отдѣлѣ статистики и регистраціи поломокъ рельсовъ, осей, бандажей и упряжныхъ и тяговыхъ приборовъ на всей сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; сводъ этихъ данныхъ въ статистическія таблицы и діаграммы, съ указаніемъ причинъ поломокъ, даетъ обширный и полезный матеріалъ для весьма цѣнныхъ выводовъ и заключеній. Къ числу полезныхъ мѣропріятій относится также составленіе подробныхъ описаній всѣхъ заводовъ, изготовляющихъ издѣлія для надобностей Министерства, съ необходимыми планами и чертежами, а также составленіе синоптическихъ таблицъ важнѣйшихъ металлургическихъ производствъ: рельсоваго, бандажнаго, осеваго и другихъ на всѣхъ россійскихъ заводахъ.

Количество принятыхъ чинами бывшей Главной Заводской Инспекціи и нынѣшнимъ Отдѣломъ издѣлій на заводахъ въ теченіе истекшаго десятилѣтія выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Принято на заводахъ:

	Въ теченіе годовъ.										ВСЕГО.
	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	
Паровозовъ	370	538	583	723	905	1.065	1.226	992	904	1.190	8496
Вагоновъ пассажирскихъ	460	493	536	745	799	1.411	925	1.253	887	1.341	8.850
Вагоновъ товарныхъ и цистернъ	8157	11.910	18.219	16.830	19.270	22.884	17.622	19.074	15.732	15.992	165.690
Платформъ и полувагоновъ	2.521	3.897	4.652	4.737	5.630	7.724	6.553	3.368	4.452	4.469	48.003
Рельсовъ	16.305.000	15.833.000	19.212.000	20.331.000	22.545.000	22.444.000	22.817.000	19.048.000	17.863.000	20.000.000	196.398.000
Прочихъ издѣлій	10.524.000	11.978.000	12.016.000	14.848.000	14.356.000	16.250.000	17.766.000	14.772.000	17.736.000	19.880.000	150.126.000

Согласно Высочайше утвержденному 9-го января 1890 г. штату Заводской Инспекціи Министерства Путей Сообщенія на содержаніе этого учрежденія ежегодно назначалось по смѣтѣ 50.000 р.; въ виду, однако, крайняго недостатка положенныхъ по штату 9 мѣстныхъ заводскихъ инспекторовъ и фактическаго увеличенія числа ихъ дополнительнымъ составомъ нештатныхъ чиновъ, дѣйствительный расходъ превышалъ эту сумму, причемъ недостатокъ покрывался изъ особо изыскиваемаго для сего источника.

На содержаніе нынѣшняго Отдѣла по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ Министерства и всѣхъ чиновъ его на заводахъ, удовлетвореніе ихъ путевымъ довольствіемъ и заготовленіе инструментовъ для клейменія, согласно дѣйствующему штату, Высочайше утвержденному 3 Мая 1899 г., и въ предѣлахъ смѣтнаго назначенія, израсходовано:

въ 1899 г.	181.970	руб.
„ 1900 „	181.306	„
„ 1901 „	176.866	„
„ 1902 „	205.848	„
„ 1903 „	205.848	„
„ 1904 „	207.848	„
Итого	1.159.686	руб.

Расходъ этотъ не ложится, однако, бременемъ на средства Государственнаго казначейства, а съ избыткомъ покрывается особо установленнымъ какъ съ частныхъ, такъ и съ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за испытаніе и освидѣтельствованіе издѣлій сборомъ, котораго, по произведеннымъ Отдѣломъ разсчетамъ, поступило:

въ 1899 г.	348.734	р.	81	к.
„ 1900 „	354.759	„	84	„
„ 1901 „	329.347	„	57	„

въ 1902 г.	385.608 р.	56 к.
„ 1903 „	328.642 „	82 „
„ 1904 „ . . . до	327.800 „	— „
Итого	2.074.893 р.	60 к.

Такимъ образомъ, поступившій въ доходъ казны, въ теченіе послѣднихъ 6-ти лѣтъ, сборъ за освидѣтельствованіе издѣлій, болѣе чѣмъ на 900.000 руб., превышаетъ расходъ на содержаніе Отдѣла и всѣхъ чиновъ его на заводахъ.

Дѣятельность Отдѣла по освидѣтельствованію и испытанію пароходныхъ котловъ.

Надзоръ за паровыми котлами на судахъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ, былъ, во исполненіе требованія ст. 79 Т. XI ч. 2 Св. Зак. (Уст. о пром.), сосредоточенъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія, согласно всеподданнѣйшему докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ отъ 26-го марта 1895 года. Съ открытія навигаціи этого года Министерство Финансовъ освободилось отъ надзора за пароходными котлами и пароходные техники вышеназваннаго Министерства были подчинены вѣдѣнію Министерства Путей Сообщенія.

Въ видахъ усиленія надзора и для избѣжанія задержки въ освидѣтельствованіи котловъ при ограниченномъ по возможности числѣ штатныхъ пароходныхъ техниковъ, распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія были привлечены къ освидѣтельствованію котловъ на судахъ инженеры и техники желѣзнодорожныхъ управленій изъ числа лицъ, получившихъ высшее техническое образованіе, опытныхъ въ постройкѣ и ремонтѣ котловъ и въ уходѣ за ними. Желѣзнодорожные техники командировались управленіями желѣзныхъ дорогъ для освидѣтельствованія и испытанія котловъ на пристаняхъ въ мѣстахъ зимовокъ, расположенныхъ вблизи желѣзнодо-

рожныхъ мастерскихъ и притомъ въ мѣстахъ, которыя по тѣмъ или другимъ причинамъ не могли быть включены въ районы штатныхъ желѣзнодорожныхъ техниковъ.

Общее наблюденіе по надзору за пароходными котлами было возложено первоначально на инспекцію желѣзныхъ дорогъ и Главную инспекцію шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній. Съ 1-го іюля 1899 года, согласно Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія, былъ образованъ Отдѣлъ по освидѣтельствованію заказовъ Министерства и паровыхъ котловъ на судахъ, причемъ надзоръ за пароходными котлами былъ сосредоточенъ въ особой части Отдѣла по освидѣтельствованію пароходныхъ котловъ; 2 августа 1902 года чины по освидѣтельствованію пароходныхъ котловъ по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія были подчинены Начальнику Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ.

Согласно Высочайше утвержденнаго 17 января 1900 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, надзоръ Министерства Путей Сообщенія распространенъ на котлы судовъ, плавающихъ по рѣкамъ Сибири; для этой цѣли учреждены три должности пароходныхъ техниковъ съ назначеніемъ имъ мѣста жительства въ городахъ: Томскѣ, Иркутскѣ и Благовѣщенскѣ. Въ предѣлахъ Европейской Россіи состоитъ шесть штатныхъ пароходныхъ техниковъ, изъ которыхъ пять имѣютъ мѣсто жительства въ городахъ: С.-Петербургѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Астрахани, Перми и Варшавѣ. Шестой пароходный техникъ завѣдывалъ Бакинскимъ райономъ, но за образованіемъ въ Баку управленія торговаго порта, означенный районъ упраздненъ и должность техника остается временно вакантною.

Число нештатныхъ пароходныхъ техниковъ колебалось отъ 51 въ 1899 году до 29 въ 1903 году.

При освидѣтельствованіи и испытаніи судовыхъ котловъ пароходные техники руководствуются „Правилами

25*

относительно устройства, установки, и содержанія паровыхъ котловъ, а также порядка освидѣтельствованія оныхъ“ утвержденныхъ Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Министрами Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ 30 іюля 1890 года.

Обязанности чиновъ Министерства Путей Сообщенія опредѣлены въ порядкѣ инструкціонномъ особыми временными правилами, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія 28 февраля 1896 года.

Согласно Правилъ 30 іюля 1890 года надзоръ за котлами заключается въ выдачѣ разрѣшеній на установку паровыхъ котловъ и въ производствѣ въ установленные сроки техническихъ освидѣтельствованій котловъ.

Выдача разрѣшеній на установку требуетъ особаго вниманія вслѣдствіе того, что значительная часть судовыхъ котловъ строилась и строится на небольшихъ заводахъ, плохо оборудованныхъ и не располагающихъ техническими силами. Съ своей стороны „Правила“ 30 іюля предоставляя значительную свободу строителямъ котловъ, не даютъ во многихъ случаяхъ чинамъ надзора законнаго основанія для устраненія котловъ даже съ явными конструктивными недостатками, угрожающими опасностью во время работы.

Задача согласованія „Правилъ“ 30 іюля съ требованіями безопасности представляется весьма трудной; тѣмъ не менѣе пароходнымъ техникамъ почти всегда удается побудить строителей и владѣльцевъ ввести въ предполагаемыя ими конструкціи котловъ необходимыя измѣненія.

Столь успѣшный результатъ достигается, главнымъ образомъ, по причинѣ совпаденія интересовъ безопасности съ правильно понятыми интересами строителей котловъ и ихъ владѣльцевъ: строители, не располагающіе достаточными техническими силами, охотно слѣдуютъ указаніямъ опытныхъ инженеровъ въ полной увѣренности, что выполненіе этихъ указаній содѣйствуетъ прочности и долговѣчности котла.

Число разрѣшеній, выданныхъ въ различные годы, приведено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

въ 1896 году	112	котловъ	на	76	судахъ
„ 1897 „	185	„	„	150	„
„ 1898 „	150	„	„	120	„
въ 1899 году	197	„	„	153	„
„ 1900 „	153	„	„	127	„
„ 1901 „	129	„	„	115	„
„ 1902 „	220	„	„	186	„
„ 1903 „	266	„	„	219	„
„ 1904 „	197	„	„	171	„
Итого	1.609	котловъ	на	1.317	судахъ

Число произведенныхъ внутреннихъ и наружныхъ освидѣтельствованій измѣнялось по годамъ слѣдующимъ образомъ:

Въ 1895 году	880
„ 1896 „	1.814
„ 1897 „	2.237
„ 1898 „	2.291
„ 1899 „	2.849
„ 1900 „	2.602
„ 1901 „	2.399
„ 1902 „	2.643
„ 1903 „	2.276
„ 1904 „	2.578

Процентное отношеніе котловъ, оказавшихся по освидѣтельствованіи исправными, увеличивается ежегодно (67,16% въ 1900 г., 80,37% въ 1903 г.). При освидѣтельствованіи вниманіе чиновъ надзора обращается главнымъ образомъ на то, чтобы заблаговременно указать владѣльцамъ котловъ необходимость произвести въ извѣстный срокъ тотъ или другой ремонтъ котла. Требованіе даже серьезнаго ремонта, предъявленное по окончаніи навигаціи, не возбуждаетъ въ большинствѣ случаевъ возраженій, между тѣмъ какъ требованіе ничтожныхъ

исправленій во время усиленной работы пароходовъ сопряжено нерѣдко съ убытками для владѣльцевъ, и потому исполняется ими неохотно.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ указано среднее годовое число неисправностей, занесенныхъ въ котловыя книги и соотвѣтственныхъ требованій, предъявленныхъ владѣльцамъ:

1) Изъятіе котла изъ употребленія . .	12,7	случаевъ
2) Производство капитальнаго ремонта съ послѣдующими внутреннимъ и наружнымъ освидѣтельствованіями	20,0	„
3) Постановка заплатъ, связей, чеканка швовъ и пр.	32,0	„
4) Устраненіе неисправностей, ремонтъ и усиленіе арматурныхъ приспособленій котла	220,5	„
5) Устраненіе неисправностей котельныхъ помѣщеній судна	58,5	„
6) Восполненіе недостатковъ пожарныхъ приспособленій	61,5	„
и 7) Производство досрочныхъ освидѣтельствованій	144,2	„

Въ теченіе семи навигацій (съ 1898 по 1905 г.) на внутреннихъ водахъ Европейской Россіи произошло всего два взрыва паровыхъ котловъ: 1-го іюля 1900 года на пароходѣ „Надежный“ и 23-го іюня 1904 года на баркасѣ „Курьеръ“. Сверхъ того, въ 1901 году, спустя очень короткое время послѣ введенія надзора Министерства въ Сибири, произошелъ взрывъ котла на рѣкѣ Оби. Наблюдавшіеся въ теченіе отчетнаго времени нѣсколько частичныхъ разрывовъ и поврежденій стѣнокъ котловъ не могутъ почитаться по общепринятой терминологіи взрывами.

Десятилѣтнее примѣненіе чинами Министерства Пу-

тей Сообщенія Правилъ 30 іюля 1890 года указало существенные ихъ недостатки. Вслѣдствіе сего въ Отдѣлѣ разработанъ проектъ новыхъ правилъ надзора за судовыми котлами, находящійся на разсмотрѣніи Инженернаго Совѣта.

Надзоръ за паровыми котлами на судахъ въ 1903 году.

Въ минувшемъ отчетномъ году подъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія состояло, за исключеніемъ переданныхъ въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія по Ростовскому н-Д. порту 49 котловъ, поставленныхъ на 43 судахъ,—4.123 пароходныхъ котла, поставленныхъ на 3.257 пароходахъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи.

Въ отчетномъ году было разсмотрѣно проектовъ и разрѣшено къ установкѣ 266 котловъ на 219 паровыхъ судахъ, построенныхъ въ 1903 году.

Всего же состояло подъ надзоромъ Министерства 4.389 котловъ, поставленныхъ на 3.476 пароходахъ.

Въ отчетный періодъ чинами Министерства Путей Сообщенія на водныхъ путяхъ Европейской Россіи освидѣтельствовано 1.926 котловъ на 1.506 паровыхъ судахъ, причемъ внутреннихъ освидѣтельствованій было произведено 1072, а наружныхъ 1204.

Изъ числа 1.926 освидѣтельствованныхъ котловъ исправныхъ оказалось 1.548, что составляетъ 80,37% всего количества осмотрѣнныхъ котловъ.

Замѣченныя неисправности вызвали со стороны чиновъ техническаго за котлами надзора слѣдующія требованія:

1) Изъятіе котла изъ употребленія:

а) немедленное 0

б) послѣ окончанія навигаціи 11

2) Производство капитальнаго ремонта съ послѣдующими внутреннимъ и наружнымъ освидѣтельствованіями 19

3) Постановка заплатъ, связей, чеканка швовъ и пр. 26

4) Ремонтъ и усиленіе арматурныхъ принадлежностей 154
5) Устраненіе неисправностей котельныхъ помѣщеній на судахъ 29
6) Восполненіе недостатковъ пожарныхъ приспособленій 22
и 7) Назначеніе досрочныхъ освидѣтельствованій 133

Освидѣтельствованіе и испытаніе пароходныхъ котловъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ Европейской Россіи производилось, какъ и въ предшествовавшемъ году, состоящими при Отдѣлѣ штатными техниками и техниками, временно откомандированными желѣзнодорожными Управленіями изъ числа лицъ, получившихъ высшее техническое образованіе.

Пятью штатными пароходными техниками освидѣтельствовано 1.560 котловъ на 1.218 паровыхъ судахъ, причемъ внутреннихъ освидѣтельствованій произведено 866, а наружныхъ 934; основныхъ данныхъ о котлахъ и чертежей къ нимъ составлено 150; 29 техниками желѣзнодорожныхъ Управленій освидѣтельствовано 366 котловъ, установленныхъ на 288 паровыхъ судахъ, причемъ произведено внутреннихъ освидѣтельствованій 206, наружныхъ 270 и составлено основныхъ данныхъ 79.

Изъ сопоставленія конечныхъ результатовъ освидѣтельствованій за послѣдніе четыре года усматривается, что процентное отношеніе судовыхъ котловъ, оказавшихся вполнѣ исправными, къ общему числу освидѣтельствованныхъ котловъ составляло:

въ 1900 году 67,16%
„ 1901 „ 76,7%
„ 1902 „ 80,4%
„ 1903 „ 80,37%

Постепенно возрастающее число исправныхъ судовыхъ котловъ указываетъ на постоянное, подъ воздѣйствіемъ надзора Министерства Путей Сообщенія, улучшеніе судовъ рѣчного флота въ отношеніи удовлетво-

рительнаго состоянія и содержанія паровыхъ котловъ, играющаго важную роль въ безопасности плаванія.

Техническій надзоръ за котлами пароходовъ, плавающихъ по рѣкамъ Сибири, въ теченіе отчетнаго времени производился на прежнихъ основаніяхъ. Производство очередныхъ испытаній и наружныхъ освидѣтельствованій котловъ, какъ равно разсмотрѣніе проектовъ и выдача разрѣшеній на установку пароходныхъ котловъ исполнялись пароходными техниками, откомандированными въ распоряженіе Начальниковъ мѣстныхъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія и распредѣленными по нижеслѣдующимъ районамъ:

а) Благовѣщенскій, въ составъ коего вошли водные пути Амурскаго бассейна,

б) Иркутскій—съ водными путями центральной Сибири: озеро Байкалъ, рр. Ангара, Енисей, Лена, Селенга и ихъ притоки

и в) Томскій, въ составъ коего вошли всѣ водные пути Западной Сибири: Обь, Иртышъ, Томь, Тоболъ и др. рѣки въ предѣлахъ Томскаго округа.

Дѣятельность сего надзора въ отчетномъ періодѣ выразилась въ слѣдующемъ:

1) Въ предѣлахъ Благовѣщенскаго раіона освидѣтельствовано 9 котловъ, поставленныхъ на 8 пароходахъ, причемъ произведено 6 наружныхъ осмотровъ и 7 внутреннихъ съ гидравлическимъ давленіемъ испытаній котловъ. Основныхъ данныхъ и чертежей къ онымъ составлено 8.

2) Въ предѣлахъ Иркутскаго района освидѣтельствовано 59 котловъ, установленныхъ на 43 пароходахъ, причемъ произведено 60 наружныхъ осмотровъ и 7 внутреннихъ съ гидравлическимъ давленіемъ испытаній котловъ. Основныхъ данныхъ и чертежей къ онымъ составлено 1.

и 3) Въ предѣлахъ Томскаго района освидѣтельствовано 72 котла, установленныхъ на 45 пароходахъ, причемъ произведено 68 наружныхъ осмотровъ и 22 внутреннихъ съ гидравлическимъ давленіемъ испытаній котловъ. Основныхъ данныхъ и чертежей къ онымъ составлено 21.

Выдано разрѣшеній на установку 13 новыхъ котловъ на вновь строющихся 12 пароходахъ, предназначенныхъ для плаванія по рѣкамъ Западной Сибири.

Въ теченіе навигаціи 1903 года не было ни одного взрыва судоваго котла.

Дѣятельность отдѣла статистики и картографіи.

Въ десятилѣтіе 1895—1904 гг. дѣятельность Отдѣла статистики и картографіи выразилась въ изданіи слѣдующихъ работъ:

А. *По статистикѣ путей сообщенія.*

Ежегодныя изданія.

10 ежегодныхъ выпусковъ съ общими свѣдѣніями о желѣзныхъ дорогахъ.
10 „ „ со свѣдѣніями о движеніи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ.
10 „ „ съ общими свѣдѣніями о внутреннихъ водныхъ и шоссейныхъ путяхъ.
10 „ „ со свѣдѣніями о движеніи товаровъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

Ежемѣсячное изданіе.

120 выпусковъ (12 выпусковъ въ годъ) ежемѣсячнаго изданія съ предварительными свѣдѣніями о путяхъ сообщенія Россіи.

Изданія за разные періоды.

Перечень линій, вѣтвей и станцій желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія и прилегающихъ къ къ нимъ вѣтвей частнаго пользованія. Состояніе къ 1 ноября 1894 г.

Желѣзныя дороги Европейской и Азіатской Россіи, по линіямъ и вѣтвямъ, по губерніямъ и по времени открытія для движенія, съ указаніемъ строительной длины. Состояніе къ 1 января 1898 г.

5 выпусковъ Списковъ паровозовъ (за 1893, 1894, 1895, 1896 и 1900 годы).

Перечень внутреннихъ водныхъ путей Азіатской Россіи, изд. 1895 г.

2 выпуска „Рѣчной флотъ (паровой и непаровой) Европейской Россіи“, по переписямъ 1895 и 1900 гг.

2 выпуска Списковъ рѣчныхъ паровыхъ судовъ Европейской Россіи, по переписямъ 1895 и 1900 гг.

Списокъ рѣчныхъ непаровыхъ судовъ Европейской Россіи, по переписи 1900 года.

2 выпуска „Рѣчной флотъ (паровой и непаровой) Азіатской Россіи“ (за 1894 и 1900 гг.).

Служащіе на паровыхъ и непаровыхъ рѣчныхъ судахъ Европейской Россіи и бассейновъ рѣкъ Оби и Амура, по переписи 1901 года.

Статистическій Обзоръ желѣзныхъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи, изготовленный для Всемірной выставки 1900 г. въ Парижѣ.

Статистическій атласъ путей сообщенія Россіи къ началу XX вѣка.

Б. *По картѣ путей сообщенія.*

5 выпусковъ карты путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ дюймѣ (за 1895, 1896, 1898, 1899 и 1900 гг.).

2 выпуска карты путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 40 верстъ въ дюймѣ (за 1902 и 1904 гг.).

5 выпусковъ карты путей сообщенія Европейской Россіи, въ масштабѣ 150 верстъ въ дюймѣ (за 1895, 1899, 1902, 1903 и 1904 гг.).

3 выпуска карты путей сообщенія Азіатской Россіи, въ масштабѣ 100 верстъ въ дюймѣ (за 1899, 1901 и 1904 г.).

2 выпуска карты путей сообщенія Россійской Импе-

ріи, въ масштабѣ 300 верстъ въ дюймѣ (за 1899 и 1901 гг.).

Планы узловыхъ и концевыхъ пунктовъ сѣти желѣзныхъ дорогъ и главныхъ водныхъ путей, изд. 1903 г.

В. *По изданію изслѣдованій внутреннихъ водныхъ путей.*

Планы и профили рѣкъ: 1) Дона отъ хут. Калача до устья р. Сосны и р. Сосны отъ устья до г. Ельца (1059 вер.), 2) Десны отъ устья до впаденія р. Болвы (775 вер.) и 3) Амура отъ пос. Покровскаго до станицы Екатерино-Никольской (1375 верстъ).

Въ послѣднее десятилѣтіе Отдѣлъ статистики и картографіи принималъ также участіе въ двухъ выставкахъ: 1) Всероссійской Нижегородской 1896 г. и 2) Всемірной Парижской 1900 г. За работы, представленныя на эти выставки, Отдѣлу были присуждены дипломы перваго разряда. Кромѣ того, Отдѣломъ были изготовлены работы для Всемірной выставки 1904 г. въ Сенъ-Луи, но участіе Россіи на этой выставкѣ не состоялось.

Преобразованіе мѣстныхъ и центральныхъ установленій вѣдомства и проектъ Положенія о казенныхъ заготовленіяхъ и работахъ.

Наиболѣе крупнымъ трудомъ по законодательнымъ работамъ вѣдомства Путей Сообщенія за истекшее десятилѣтіе является составленіе проекта преобразованія центральныхъ учрежденій Министерства. По существу своему преобразованіе это имѣетъ свою долгую и сложную исторію. До 3 мая 1899 года Министерство Путей Сообщенія управлялось на основаніи временнаго Учрежденія отъ 31 декабря 1870 года. Учрежденіе это было введено въ видѣ опыта на три года, но утвержденіе его въ законодательномъ порядкѣ затянулось. Препятствіемъ къ сему служили отчасти перемѣны, происходившія послѣ 1870 г. въ самомъ Министерствѣ, отчасти быстро воз-

росшая съ семидесятыхъ годовъ потребность страны въ широкомъ пользованіи путями сообщенія и въ удовлетвореніе этой потребности предпринятое правительствомъ сооруженіе обширной сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, изслѣдованіе и улучшеніе естественныхъ водяныхъ путей, а также устройство новыхъ и расширеніе существовавшихъ уже искусственныхъ водяныхъ сообщеній и устройство коммерческихъ портовъ. Предпріятія эти сосредоточивали на себѣ всю дѣятельность Министерства и вмѣстѣ съ тѣмъ, будучи еще только въ состояніи первоначальнаго развитія, не давали возможности установить точно окончательныя формы и способы дальнѣйшей постановки дѣла; поэтому и предпринимаемыя въ Министерствѣ Путей Сообщенія работы по общей организаціи Министерства долгое время не получали рѣшительнаго движенія. Министры же Путей Сообщенія вынуждены были испрашивать Высочайшія повелѣнія на продленіе дѣйствія положенія 1870 года. Въ 1873 году дѣйствіе названнаго положенія Высочайше повелѣно продолжить на одинъ годъ, а въ 1874 и 1875 годахъ, по особому каждый разъ Высочайшему соизволенію, срокъ его дѣйствія былъ продолжаемъ на такой же періодъ времени. Затѣмъ, хотя до 1889 г. Высочайшаго соизволенія на продолженіе дѣйствія временнаго учрежденія не испрашивалось, но и новаго законоположенія по организаціи вѣдомства не послѣдовало. По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, 13 ноября 1889 года, срокъ дѣйствія временнаго положенія 1870 года продленъ по 1 января 1892 г. и, наконецъ, 24 ноября 1891 года въ Бозѣ почившій Императоръ Александръ III Высочайше соизволилъ на продленіе вышеупомянутаго положенія 1870 г. впредь до утвержденія въ законодательномъ порядкѣ учрежденій Министерства Путей Сообщенія и штатовъ вѣдомства. Такимъ образомъ дѣятельность Министерства Путей Сообщенія до 1899 года регулировалась учрежденіемъ, Высочайше одобреннымъ 31 декабря 1870 года, съ тѣми многочисленными въ немъ измѣненіями, которыя, вызываясь послѣдовательнымъ развитіемъ

потребностей управленія, постепенно осуществлялись частію съ Высочайшаго разрѣшенія по всеподданнѣйшимъ докладамъ Министра Путей Сообщенія и по Высочайше утвержденнымъ положеніямъ Комитета Министровъ, частью же самими Министрами по предоставленной Министру Путей Сообщенія учрежденіемъ 1870 года власти.

Сведеніе различныхъ первоначальныхъ предположеній относительно преобразованія центральныхъ установленій въ 1896 году было возложено на особую Комиссію подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Салова, но вмѣстѣ съ тѣмъ, по желанію Г-на Министра Путей Сообщенія, въ мартѣ того же года, для окончательной разработки проекта преобразованія, изъ подвѣдомственныхъ чиновъ было образовано особое дѣлопроизводство. Этимъ дѣлопроизводствомъ работа была закончена, и въ апрѣлѣ 1897 года предположенія о преобразованіи уже оказалось возможнымъ разослать на заключеніе вѣдомствъ, а въ апрѣлѣ 1898 года проектъ въ окончательномъ видѣ поступилъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта.

Организація центральныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія до его послѣдняго преобразованія представлялась въ слѣдующемъ видѣ: кромѣ совѣщательныхъ учрежденій (Совѣта Министерства, Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и Инженернаго Совѣта), въ составъ его входили: Канцелярія Министра, въ которой сосредоточивалось преимущественно завѣдываніе общею административною частью вѣдомства, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, призванный, главнымъ образомъ, къ осуществленію правительственнаго надзора за частными желѣзнодорожными предпріятіями, Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, Департаментъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, Портовая комиссія, завѣдывавшая сооруженіями въ торговыхъ портахъ, Заводская инспекція, особо образованныя для желѣзныхъ дорогъ и для водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній Главныя инспекціи, отдѣлы Статистическій и Учебный и Юрисконсультская часть.

Сущность предположенной реформы заключалась въ нижеслѣдующемъ: главнѣйшая отрасль вѣдѣнія Министерства—желѣзнодорожное дѣло поручалась двумъ самостоятельнымъ установленіямъ, предназначаемымъ: одно для завѣдыванія эксплоатаціею желѣзныхъ дорогъ (Управленіе желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія), а другое для завѣдыванія желѣзнодорожнымъ строительствомъ (Управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ); въ устройство управленія собственно казенными желѣзными дорогами вводилось начало децентрализаціи, причемъ завѣдываніе хозяйствомъ этихъ дорогъ поручалось особымъ коллегіальнымъ учрежденіямъ; портовая комиссія присоединялась къ Департаменту шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, съ преобразованіемъ послѣдняго въ Управленіе сими сообщеніями и торговыми портами—всѣ существовавшія въ центральномъ управленіи вѣдомства инспекціи сливались въ одно общее по Министерству установленіе, и, наконецъ, нѣкоторыя измѣненія вводились въ устройство учрежденій, призванныхъ завѣдывать дѣлами по отчужденію имуществъ, учебною въ вѣдомствѣ частію и дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Государственный Совѣтъ, въ Соединненныхъ Департаментахъ Законовъ, Государственной Экономіи и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ, въ засѣданіи 31 октября 1898 года, одобривъ, въ существѣ, приведенныя предположенія, затруднился, однако, принять ихъ во всемъ объемѣ. Вслѣдствіе этого, намѣтивъ главнѣйшія измѣненія и дополненія, которыя должны быть введены въ проектированное преобразованіе Министерства Путей Сообщенія, Соединенные Департаменты сочли полезнымъ, предварительно окончательнаго обсужденія проекта во всѣхъ его частностяхъ, поручить переработку онаго Совѣщанію изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля, подъ предсѣдательствохъ Статсъ-Секретаря Департамента Законовъ Государственнаго Совѣта тайнаго совѣтника барона Икскуль-фонъ-Гильдебантъ, причемъ

отъ Министерства Путей Сообщенія въ Совѣщаніе это въ числѣ другихъ представителей были назначены бывшій предсѣдатель Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, нынѣ товарищъ Министра Путей Сообщенія, тайный совѣтникъ Мясоѣдовъ-Ивановъ и Директоръ Канцеляріи Министра тайный совѣтникъ Ермоловъ.

Совѣщаніе, посвятивъ порученному труду шесть засѣданій, закончило свои занятія въ декабрѣ мѣсяцѣ 1898 г. и затѣмъ представило на благоусмотрѣніе Соединеныхъ Департаментовъ переработанные имъ на преподанныхъ ему началахъ проекты.

Предположенія Совѣщанія разсматривались въ Соединенныхъ Департаментахъ 9-го и 16-го января 1899 года и въ общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта 5-го апрѣля того же года. Мнѣніе Государственнаго Совѣта по указанному предмету, проектъ учрежденія Министерства Путей Сообщенія и штаты онаго удостоились Высочайшаго утвержденія въ 3-й день мая 1899 года.

Кромѣ того, въ виду необходимости вызываемаго преобразованіемъ Министерства измѣненія сроковъ и порядка представленія въ Государственный Совѣтъ финансовыхъ смѣтъ Министерства Путей Сообщенія,—образовано было по данному предмету особое совѣщаніе съ участіемъ представителей Министерства Финансовъ н Государственнаго Контроля. На основаніи заключеній этого совѣщанія, 14-го октября того же года, представленіе объ измѣненіи порядка предварительнаго разсмотрѣнія и внесенія на законодательное утвержденіе смѣтъ Министерства Путей Сообщенія было внесено въ Государственный Совѣтъ, при чемъ содержавшіяся въ представленіи предположенія удостоились Высочайшаго утвержденія.

Дальнѣйшая дѣятельность Министерства въ указанномъ направленіи характеризуется прежде всего окончательной выработкой Положеній о казенныхъ заготовленіяхъ и работахъ.

Недостатки дѣйствующаго законодательства о казенныхъ хозяйственныхъ операціяхъ обратили на себя вниманіе правительства уже въ началѣ шестидесятыхъ го-

довъ. Тогда же возникла мысль о необходимости коренного пересмотра входящаго въ X томъ Свода законовъ Положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ.

Съ цѣлью указаннаго пересмотра Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта въ 1863 году былъ образованъ особый Комитетъ подъ предсѣдательствомъ адмирала Мѣтлина; впослѣдствіи въ 1879 г. дѣло перешло въ вѣдѣніе специальной Комиссіи, во главѣ которой сперва былъ поставленъ Статсъ-Секретарь Островскій, а затѣмъ Членъ Государственнаго Совѣта Статсъ-Секретарь Философовъ. Комиссія эта послѣ продолжительныхъ работъ не только опредѣленно выяснила недостатки дѣйствующихъ узаконеній объ удовлетвореніи хозяйственныхъ нуждъ казны, но кромѣ того сама выработала обстоятельный и обширный проектъ, поступившій своевременно на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта.

При учрежденіи этой Комиссіи задача ея была опредѣлена слѣдующимъ образомъ: Комиссія учреждена для соображенія наиболѣе выгодныхъ способовъ къ успѣшному заготовленію необходимыхъ для арміи и флота предметовъ довольствія, равно для пересмотра дѣйствующихъ какъ по военно-сухопутному и морскому, такъ и по гражданскому вѣдомствамъ узаконеній о казенныхъ заготовленіяхъ, подрядахъ, поставкахъ и хозяйственныхъ операціяхъ вообще. Такимъ образомъ, Комиссіи предстояло: 1, пересмотрѣть извѣстныя законоположенія и 2, изыскать болѣе выгодные на практикѣ способы производства заготовленій и работъ.

Выработанный Комиссіей проектъ былъ разсмотрѣнъ Соединенными Департаментами Законовъ, Государственной Экономіи и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ Государственнаго Совѣта въ 1894 году, при чемъ Соединенные Департаменты одобрили проектъ въ существѣ. При этомъ, однако, бывшее въ Государственномъ Совѣтѣ разсмотрѣніе упомянутаго проекта выяснило, что предположенія его, съ одной стороны, и заключенія вѣдомствъ, съ другой, не могутъ быть согласованы относительно главныхъ основаній и многихъ подробностей проекти-

рованной системы удовлетворенія хозяйственныхъ потребностей казны, и что разномыслія сіи могутъ быть разрѣшены не иначе, какъ путемъ дополнительной разработки настоящаго дѣла. Вслѣдствіе сего касающіеся до сего дѣла матеріалы были вновь разосланы заинтересованнымъ вѣдомствамъ.

Министерство Путей Сообщенія въ Особыхъ Совѣщаніяхъ подробно обсудивъ проектъ Комиссіи Статсъ-Секретаря Философова, исправленный на основаніи сужденій Соединенныхъ Департаментовъ и относящіеся къ нему матеріалы представило въ Государственный Совѣтъ при отношеніи на имя Государственнаго Секретаря отъ 7 мая 1903 г., свой на упомянутый проектъ отзывъ, согласно коему, признавая возможнымъ согласиться съ большинствомъ предположеній проекта, находило, однако, желательнымъ дать иное разрѣшеніе нѣкоторымъ существеннымъ вопросамъ о порядкѣ и условіяхъ производства хозяйственныхъ операцій.

Препроводивъ упомянутый отзывъ для доклада Государственному Совѣту, Министерство Путей Сообщенія не могло не принять во вниманіе, что установленіе общаго для всѣхъ вѣдомствъ порядка производства хозяйственныхъ операцій представляетъ серьезныя затрудненія, вытекающія главнѣйше изъ различія установившейся въ отношеніи условій производства заготовленій и работъ въ отдѣльныхъ вѣдомствахъ практики и затруднительности, вслѣдствіе сего, примиренія ихъ интересовъ въ общихъ для всѣхъ вѣдомствъ постановленіяхъ.

Между тѣмъ изданіе новаго закона о казенныхъ заготовленіяхъ и работахъ представлялось особенно настоятельнымъ для Министерства Путей Сообщенія, въ виду тѣхъ значительнѣйшихъ хозяйственныхъ операцій, которыя оно ежегодно производитъ.

Желѣзнодорожное хозяйство вслѣдствіе сложности своей и присущихъ ему особенностей, не можетъ быть подчинено общимъ правиламъ о казенныхъ хозяйственныхъ операціяхъ. Поэтому, вполнѣ естественно, явилась необходимость допущенія значительныхъ въ указанномъ

отношенiи отступленiй отъ закона со времени принятiя желѣзныхъ дорогъ въ казенное управленiе.

Исходя изъ сихъ соображенiй, Департаменты Государственнаго Совѣта въ свое время сочли нужнымъ поручить Министру Путей Сообщенiя „выработать и представить на законодательное разсмотрѣнiе проектъ подробныхъ правилъ о порядкѣ и условiяхъ веденiя желѣзнодорожнаго хозяйства“.

Вслѣдствiе сего, Министерство Путей Сообщенiя, въ упомянутомъ отзывѣ своемъ, по поводу исправленнаго проекта Комиссiи Статсъ-Секретаря Философова, указало на желательность распространенiя проектируемыхъ правилъ (съ необходимыми измѣненiями и дополненiями) на все вообще вѣдомство Путей Сообщенiя. Вмѣстѣ съ тѣмъ Министръ Путей Сообщенiя, принимая во вниманiе, что отъ той или иной постановки порядка и условiй производства хозяйственныхъ операцiй въ значительной мѣрѣ зависитъ окончательная организацiя центральныхъ и мѣстныхъ учрежденiй Министерства, проекты коей должны бы быть внесены на Уваженiе Государственнаго Совѣта до 1 января 1905 г., и руководствуясь приведенными сужденiями Государственнаго Совѣта, а равно указанными выше соображенiями о затруднительности нынѣ же согласовать интересы всѣхъ вѣдомствъ въ одномъ общемъ проектѣ о казенныхъ заготовленiяхъ и работахъ,—вошелъ, по предварительномъ сношенiи съ Государственнымъ Секретаремъ, со всеподданнѣйшимъ къ Государю Императору докладомъ о разрѣшенiи внести на уваженiе Государственнаго Совѣта, по сношенiи съ заинтересованными вѣдомствами, отдѣльный проектъ о казенныхъ заготовленiяхъ и работахъ по вѣдомству Путей Сообщенiя. На семъ докладѣ Его Императорскому Величеству благоугодно было начертать: *„Согласенъ и настаиваю на скорѣйшемъ разсмотрѣнiи вопроса“.*

Соотвѣтственно резолюцiи проектъ былъ немедлено разосланъ на заключенiе заинтересованныхъ вѣдомствъ. Что касается остальныхъ важнѣйшихъ работъ по вѣ-

домству Путей Сообщенія, то о нихъ необходимо сказать слѣдующее.

Согласно Высочайше утвержденному 3 мая 1899 года мнѣнію Государственнаго Совѣта Министру Путей Сообщенія было поручено внести на законодательное разсмотрѣніе: 1) окончательное заключеніе свое по вопросу объ условіяхъ упраздненія совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ; 2) предположенія о другихъ необходимыхъ согласно указаніямъ опыта, измѣненіяхъ въ узаконеніяхъ о центральныхъ установленіяхъ Министерства Путей Сообщенія и 3) проекты: а) узаконеній о мѣстныхъ установленіяхъ Министерства Путей Сообщенія по завѣдыванію казенными желѣзными дорогами и водяными и шоссейными сообщеніями, а также торговыми портами и б) подробныхъ правилъ о порядкѣ и условіяхъ веденія хозяйства казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Указанныя предположенія объ измѣненіи въ учрежденіи и штатѣ центральныхъ установленій Министерства, а равно и прочіе намѣченные законопроекты по независимымъ обстоятельствамъ не могли получить законодательнаго утвержденія къ указанному въ мнѣніи Государственнаго Совѣта сроку.

Вслѣдствіе сего Г. Министръ Путей Сообщенія входилъ съ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ о продленіи дѣйствія временныхъ постановленій закона 3 мая 1899 года. На основаніи Высочайше утвержденныхъ мнѣній Государственнаго Совѣта временное дѣйствіе вышеуказаннаго закона было продлено сперва до 1 января 1905 года, а затѣмъ до 1 января 1906 года. Въ настоящее время вышеуказанные законопроекты находятся въ слѣдующемъ положеніи:

По центральнымъ учрежденіямъ вѣдомства.

Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ выработаны проекты узаконеній о центральныхъ установленіяхъ по завѣдыванію желѣзными дорогами и штаты упомянутыхъ установленій. Означенные проекты были отправлены на за-

ключеніе вѣдомствъ, со стороны которыхъ послѣдовали обстоятельные отзывы на предположенія Министерства Путей Сообщенія; Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ выработаны проекты: а) Положенія объ управленіи по сооруженію желѣзныхъ дорогъ съ объяснительной къ нему запиской; б) инструкціи управленію по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и в) штата управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ съ объяснительной къ нему запиской. Канцеляріей Министра Путей Сообщенія выработаны предположенія о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ; въ Отдѣлѣ по отчужденію имуществъ, Отдѣлѣ статистики и картографіи и Учебномъ отдѣлѣ. Вопросъ о реорганизаціи Отдѣла по освидѣтельствованію заказовъ Министерства въ виду возвращенія сего дѣла Государственнымъ Совѣтомъ былъ подвергнутъ въ Канцеляріи особой переработкѣ въ связи съ сужденіями, высказанными въ журналѣ Государственнаго Совѣта. Государственный Контролеръ и Министръ Финансовъ высказали принципіальное свое согласіе на указанный проектъ, Министръ же Юстиціи съ этимъ проектомъ не согласился. Независимо отъ сего Канцеляріей были составлены предположенія о сохраненіи Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и объ учрежденіи особой Медицинской Инспекціи вѣдомства. Управленіемъ внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ выработанъ проектъ преобразованія центральныхъ установленій управленія, при чемъ въ виду передачи торговыхъ портовъ въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ упомянутыя предположенія препровождены въ означенное учрежденіе для соотвѣтствующихъ измѣненій. Независимо отъ сего Управленіемъ внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ выработанъ проектъ образованія въ составѣ центральныхъ установленій вѣдомства Особаго Совѣта по дѣламъ внутренняго судоходства.

Необходимость учрежденія въ составѣ вѣдомства путей сообщенія особаго коллегіальнаго междувѣдомственнаго по дѣламъ внутренняго судоходства учрежденія вызывается, между прочимъ, предстоящими сему вѣдомству,

въ силу проектируемаго закона о судоходствѣ и сплавѣ на внутреннихъ водныхъ путяхъ, обязанностями по подробному регламентированію условій пользованія таковыми путями, такъ какъ на основаніи упомянутаго законопроекта силою закона предположено закрѣпить лишь общія основанія условій производства судоходства и сплава на сихъ путяхъ; подробныя же въ развитіи сихъ постановленій закона правила должны быть, по проекту, издаваемы административною властью — Министромъ Путей Сообщенія.

Считая, что, въ видахъ достиженія цѣлесообразности издаваемыхъ административною властью обязательныхъ постановленій,—правамъ и обязанностямъ, въ семъ отношеніи, центральныхъ органовъ Министерства Путей Сообщенія должна, прежде всего, соотвѣтствовать должная организація сихъ органовъ, Министръ Путей Сообщенія по всестороннемъ обсужденіи настоящаго вопроса остановился на желательности установить порядокъ изданія таковыхъ постановленій черезъ входящее въ составъ Министерства Путей Сообщенія соотвѣтствующее коллегіальное учрежденіе,—Совѣтъ, организація котораго и порядокъ разрѣшенія дѣлъ соотвѣтствовали бы важности возлагаемой на него задачи.

Имѣя въ виду, что веденіе хозяйства на водныхъ путяхъ и надзоръ за ними выходили за предѣлы предметовъ исключительнаго усмотрѣнія Министерства Путей Сообщенія, вновь образуемый Совѣтъ предположено образовать въ формѣ нѣкотораго внѣ вѣдомственнаго учрежденія на подобіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ Министерства Путей Сообщенія или Совѣта по Тарифнымъ дѣламъ Министерства Финансовъ. Поэтому въ составъ Совѣта предположено привлечь представителей отъ слѣдующихъ, заинтересованныхъ въ той или иной мѣрѣ, въ условіяхъ содержанія водныхъ путей или пользованія ими, вѣдомствъ: 1) Министерства Финансовъ; 2) Министерства Внутреннихъ Дѣлъ; 3) Государственнаго Контроля; 4) Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ; 5) Министерства Юстиціи; 6) Ми-

нистерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ; 7) Министерства Военнаго, и 8) Министерства Морского.

Вѣдѣнію Совѣта должны подлежать: а) разсмотрѣніе общихъ предположеній о развитіи и улучшеніи внутреннихъ водныхъ путей и объ установленіи очереди предпринимаемыхъ въ сихъ видахъ работъ и сооруженій; б) разсмотрѣніе и въ подлежащихъ случаяхъ изданіе, въ предѣлахъ существующихъ узаконеній, правилъ о судоходствѣ и сплавѣ на внутреннихъ водныхъ путяхъ, равно какъ правилъ пользованія состоящими въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія бечевниками, дамбами, набережными и пристанями; в) обсужденіе общихъ мѣропріятій, направленныхъ къ поощренію внутренняго судоходства и сплава; г) разсмотрѣніе ходатайствъ мѣстныхъ общественныхъ учрежденій: о производствѣ упомянутыхъ въ п. а. работъ и сооруженій и вообще о мѣстныхъ нуждахъ по вопросамъ судоходства и сплава, и д) разсмотрѣніе тѣхъ изъ касающихся вообще вопросовъ пользованія внутренними водными путями и содержанія оныхъ дѣлъ, кои Министръ Путей Сообщенія признаетъ полезнымъ подвергнуть предварительному обсужденію въ Совѣтѣ.

Проектъ учрежденія Совѣта разосланъ на заключеніе подлежащихъ вѣдомствъ.

По мѣстному управленію.

Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ выработаны проекты мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, въ томъ же Управленіи въ Особой Комиссіи подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Ястржембскаго былъ выработанъ проектъ о желѣзнодорожныхъ служащихъ, не получившій пока движенія въ виду тѣсной связи его съ пересматриваемымъ нынѣ Уставомъ о службѣ по опредѣленію отъ правительства. Управленіемъ внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ выработанъ проектъ о преобразованіи округовъ путей сооб-

щенія разсмотрѣнный въ особомъ Высочайше учрежденномъ при Министерствѣ Путей Сообщенія Совѣщаніи.

Всѣ вышеупомянутыя предположенія объ измѣненіяхъ въ учрежденіяхъ и штатѣ центральныхъ установленій Министерства для согласованія ихъ между собою, а также для разсмотрѣнія связанныхъ съ той организаціей остальныхъ законодательныхъ мѣропріятій было образовано Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Директора Канцеляріи Министра Путей Сообщенія тайнаго совѣтника Ермолова. Труды означеннаго Совѣщанія въ настоящее время еще не закончены.

Особыя установленія.

Говоря о дѣятельности Министерства Путей Сообщенія за истекшее десятилѣтіе, между прочимъ, нельзя не коснуться возникшихъ въ указанное десятилѣтіе особыхъ установленій, какими являются Музей имени Императора Николая I, библіотека при канцеляріи Министра, а также издаваемыхъ Министерствомъ періодическихъ изданій, равно какъ участія вѣдомства на Всемірной выставкѣ въ Парижѣ 1895 г.

Работы Министерства по сооруженію Музея имени Императора Николая I.

Въ ознаменованіе исполнившагося 25 іюня 1896 года столѣтія со дня рожденія въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Николая I, Министромъ Путей Сообщенія предположено было, среди другихъ мѣропріятій по вѣдомству Путей Сообщенія, основать въ С.-Петербургѣ въ одномъ изъ зданій вѣдомства Путей Сообщенія музей для различныхъ моделей, сооруженій, снарядовъ, машинъ и проч., съ присвоеніемъ этому музею имени Незабвеннаго Царя-Строителя, основателя желѣзныхъ дорогъ въ Россіи Императора Николая I.

По всеподданнѣйшему докладу Главноуправлявшаго Собственною Его Императорскаго Величества Канцеляріею Статсъ-Секретаря Ренненкампфа, означенное предположеніе Министра Путей Сообщенія въ 22 день

іюня 1896 года удостоилось Высочайшаго Его Величества одобренія.

Во исполненіе Монаршей Воли, на отпущенныя, на основаніи Высочайше утвержденнаго 26 мая 1897 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, на этотъ предметъ изъ остатковъ смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1896 годъ—7.500 рублей, было приступлено къ устройству названнаго музея, причемъ подъ него временно было приспособлено помѣщеніе манежа въ зданіи Министерства. Однако, указанное помѣщеніе, въ виду постояннаго пополненія музея новыми предметами, оказалось слишкомъ недостаточнымъ по пространству, такъ что многія весьма цѣнныя модели и машины должны были храниться въ складахъ подлежащихъ желѣзныхъ дорогъ.

По этой причинѣ, а также въ виду необходимости перенести архивъ Министерства Путей Сообщенія въ болѣе удобное помѣщеніе, Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о сооруженіи для музея Имени Императора Николая I и для архива Министерства Путей Сообщенія общаго зданія.

На основаніи Высочайше утвержденнаго Его Императорскимъ Величествомъ, въ 13 день марта 1900 г., мнѣнія Государственнаго Совѣта на постройку означеннаго зданія разрѣшено было отпустить въ теченіе 1900—1901 гг. изъ средствъ Государственнаго Казначейства въ распоряженіе Министра Путей Сообщенія 90.000 рублей.

Съ цѣлью надзора за производствомъ работъ по сооруженію сего зданія былъ образованъ Особый Строительный Комитетъ, въ составѣ нѣсколькихъ членовъ и представителя отъ Государственнаго Контроля, а производство работъ было возложено на архитектора домовъ Министерства Путей Сообщенія, гражданскаго инженера Д. С. С. Купинскаго.

Въ настоящее время зданіе музея окончено и большинство моделей уже находится въ немъ. Для болѣе удобнаго обозрѣнія собранныхъ предметовъ приступлено къ составленію систематическаго каталога.

Музей занимаетъ два аванъ-зала и два большихъ зала, раздѣленныхъ арками и сообразно двумъ главнымъ отраслямъ вѣдомства Путей Сообщенія, распадается на два отдѣла: желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ и шоссейныхъ путей сообщенія. Въ первомъ изъ отдѣловъ собраны образцы подвижного состава разнаго времени и типа, а также модели мостовыхъ сооруженій, и различныхъ желѣзнодорожныхъ устройствъ Европейской Россіи, а также дорогъ Сибири.

Между прочимъ, въ отдѣлѣ водяныхъ и шоссейныхъ путей собраны планы, карты, чертежи и модели наиболѣе выдающихся сооруженій различнаго рода приспособленій, а также весьма интересная коллекція моделей судовъ, плавающихъ въ бассейнѣ рѣкъ Волги и Камы; коллекція была изготовлена для всероссійской выставки въ Нижнемъ-Новгородѣ 1896 года.

Наконецъ, такъ какъ до 1864 года въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Путями Сообщенія и Публичными Зданіями находилась и вся гражданская строительная часть, въ залахъ музея собранъ рядъ весьма цѣнныхъ и интересныхъ моделей различнаго рода монументальныхъ построекъ, сооруженныхъ въ Петербургѣ и Москвѣ ранѣе шестидесятыхъ годовъ.

Въ отдѣльномъ, временномъ помѣщеніи, рядомъ съ зданіемъ музея, установленъ вагонъ, сооруженный въ 1847 году Варшавско-Вѣнскою желѣзною дорогою для Высочайшихъ путешествій Императора Николая I.

Библіотека канцеляріи.

Наряду съ прочимъ нельзя не упомянуть о библіотекѣ при Канцеляріи Министра.

Въ распоряженіи Канцеляріи Министра состоитъ довольно значительное количество книгъ и изданій, увеличивающееся съ каждымъ годомъ: съ одной стороны, ежегодно пріобрѣтаются новыя книги, необходимыя Канцеляріи при выполняемыхъ ею работахъ, съ другой же стороны, въ распоряженіе Канцеляріи періодически до-

ставляются правительственными, общественными и частными учрежденіями выходящія въ свѣтъ новыя изданія. Независимо отъ того, библіотека время отъ времени пополняется пожертвованіями отдѣльныхъ лицъ, въ числѣ которыхъ необходимо упомянуть пожертвованія цѣлаго ряда цѣнныхъ изданій, произведенныя Г. Директоромъ Канцеляріи Т. С. Ермоловымъ, Сенаторомъ Фадѣевымъ, Д. Т. С. Саловымъ, Т. С. Верховскимъ.

Къ декабрю мѣсяцу 1900 года въ Канцеляріи Министра находилось уже слишкомъ 4.000 томовъ, для удобнаго пользованія которыми оказалось необходимымъ привести ихъ въ внѣшній порядокъ: собрать вмѣстѣ всѣ имѣющіяся въ Канцеляріи книги, описать и найти для нихъ помѣщеніе. По составленіи общей описи, книги, снабженныя инвентарнымъ номеромъ, цифрой и библіотечнымъ штемпелемъ, были размѣщены въ шкафахъ, поставленныхъ, въ пріемной комнатѣ Директора Канцеляріи. Когда, такимъ образомъ, книги приведены были въ внѣшній порядокъ и вмѣстѣ съ тѣмъ выяснилось, что въ распоряженіи Канцеляріи Министра имѣется рядъ весьма цѣнныхъ для вѣдомства Путей Сообщенія изданій, возникъ вопросъ объ устройствѣ при Канцеляріи Министра библіотеки, главное значеніе которой состояло бы въ томъ, чтобы въ книгохранилищѣ при Канцеляріи Министра, по возможности, собраны были всѣ изданія по вопросамъ обще-административнаго и законодательнаго характеровъ, относящимся до вѣдомства Путей Сообщенія. Таковая библіотека, безспорно явилась бы крайне полезнымъ подспорьемъ въ дѣятельности служащихъ въ центральныхъ установленіяхъ вѣдомства Министерства Путей Сообщенія. Для исполненія указанной цѣли прежде всего составлены были каталоги карточный и алфавитный, выяснившіе главнѣйшіе дефекты библіотеки, пополненіемъ коихъ въ настоящее время и озабочена Канцелярія Министра. На ряду съ составленіемъ каталога алфавитнаго предпринято было и составленіе систематическаго, который бы явился вмѣстѣ съ тѣмъ библіографическимъ указателемъ изданій по вопро-

самъ обще-административнаго и законодательнаго характеровъ, относящихся до вѣдомства Путей Сообщенія. Означенный каталогъ въ настоящее время оканчивается печатаніемъ. Наконецъ, для упорядоченія пользованія и наблюденія за книгами библіотеки Канцеляріею Министра выработаны „Правила для завѣдыванія и пользованія библіотекою при Канцеляріи Министра Путей Сообщенія".

Такимъ образомъ въ настоящее время главнѣйшая работа по устройству при Канцеляріи Министра библіотеки и по подготовленію тѣхъ условій, при какихъ библіотека въ дальнѣйшемъ можетъ правильно функціонировать, въ настоящее время уже закончена, и въ ближайшемъ будущемъ библіотека можетъ быть открыта для болѣе общаго пользованія.

Изданія Министерства Путей Сообщенія.

Что касается изданій, которыя выходили и выходятъ при прямомъ или косвенномъ участіи Министерства, то одни изъ нихъ являются повременными въ полномъ смыслѣ слова и выходятъ въ строго опредѣленные сроки. Таковы: Журналъ и Вѣстникъ Министерства Путей Сообщенія. Появленіе другихъ вызывалось потребностями минуты, накопленіемъ матеріала и иными поводами. Къ разряду послѣднихъ нужно отнести, между прочимъ, Списокъ лицъ, служащихъ по Министерству Путей Сообщенія, а также Историческій Очеркъ развитія и дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія. Заботы объ этихъ изданіяхъ всецѣло лежатъ на Канцеляріи Министра. При участіи Канцеляріи создался и выходитъ Указатель желѣзнодорожныхъ, пароходныхъ и иныхъ пассажирскихъ сообщеній.

Что касается Вѣстника Министерства, то даже самое созданіе этого органа принадлежитъ Канцеляріи. Исторія его возникновенія заключается въ слѣдующемъ.

До 1892 г. Министерствомъ издавались два періодическихъ изданія „Журналъ Министерства Путей Сообщенія" и „Указатель правительственныхъ распоряженій по Министерству Путей Сообщенія".

Задачи перваго изъ этихъ органовъ состояли въ разработкѣ общихъ вопросовъ инженерной техники, программа же второго изданія, какъ видно изъ самаго названія его, была ограничена лишь простымъ распубликованіемъ распоряженій по вѣдомству Путей Сообщенія, не разсматривая ихъ по существу и не касаясь дѣятельности другихъ вѣдомствъ, очень часто имѣющей отношеніе къ дѣятельности Министерства Путей Сообщенія.

Въ виду этого въ 1895 г. въ Канцеляріи Министра возникла мысль о созданіи такого печатнаго органа, который, помимо распубликованія распоряженій по Министерству, слѣдилъ бы за дѣятельностью другихъ вѣдомствъ, поскольку она касается вѣдомства Путей Сообщенія, и при этомъ могъ бы разъяснять цѣли и задачи тѣхъ или другихъ распоряженій и мѣропріятій, а также знакомить, по мѣрѣ возможности, съ постановкой желѣзнодорожнаго дѣла за границей.

Для разработки этой программы и созданія новаго органа Министерства Путей Сообщенія, въ концѣ 1895 г., былъ образованъ особый редакціонный Комитетъ и, результатомъ дѣятельности Комитета явилось преобразованіе „Указателя правительственныхъ распоряженій по Министерству“ въ „Вѣстникъ Министерства Путей Сообщенія“, съ новой широкой программой, въ которую вошли, помимо оффиціальной части вѣдомства Путей Сообщенія, еще два отдѣла: одинъ, посвященный дѣятельности другихъ вѣдомствъ, и другой, заключающій въ себѣ статьи и соображенія, касающіяся вопросовъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и заграницей.

„Вѣстникъ Министерства Путей Сообщенія“ началъ выходить съ 1896 г. по новой программѣ и въ значительно большомъ объемѣ и форматѣ, чѣмъ „Указатель“. Число подписчиковъ значительно увеличилось съ появленіемъ Вѣстника, и вмѣстѣ съ тѣмъ многія казенныя и частныя учрежденія стали помѣщать въ немъ объявленія, что подняло доходность изданія. Матеріальный успѣхъ изданія наглядно виденъ изъ слѣдующихъ данныхъ: въ 1895 г. доходъ отъ изданія Журнала и Указателя

былъ около 20.000 р.; въ настоящее же время онъ доходитъ до 34.000 р.

Иными были условія изданія историческаго труда Канцеляріи. Именно съ Высочайшаго соизволенія по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія по случаю бывшаго 28 февраля 1898 года столѣтняго юбилея вѣдомства Путей Сообщенія, было разрѣшено изданіе историческаго очерка за 100 лѣтъ существованія вѣдомства.

Еще въ началѣ февраля 1897 г. по дѣламъ и документамъ, хранящимся въ архивѣ, Канцеляріею Министра было предположено предпринять составленіе краткаго историческаго очерка развитія дѣятельности вѣдомства съ 1797—1897 г.

Однако, этотъ очеркъ, обрисовывая внѣшнюю исторію вѣдомства, организацію и административную его дѣятельность, лишь въ общихъ чертахъ касался тѣхъ подробностей въ жизни отдѣльныхъ учрежденій вѣдомства, къ выясненію и описанію которыхъ необходимо было привлеченіе спеціалистовъ техниковъ, непосредственно стоящихъ у самаго дѣла.

Тогда для составленія полной и подробной исторіи вѣдомства, въ дополненіе къ имѣвшемуся краткому очерку и по примѣру того, какъ это было сдѣлано въ Министерствѣ Земледѣлія въ 1887 году, праздновавшемъ свой 50-лѣтній юбилей, Канцелярія Министра составила въ нѣсколькихъ отдѣльныхъ томахъ, всего около 100 печатныхъ листовъ, исторію возникновенія, постепеннаго развитія состоянія и эксплоатаціи въ Россіи какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и портовъ и прочихъ отраслей вѣдомства Министерства Путей Сообщенія.

Для выполненія означенной работы Директоромъ Канцеляріи Министра была образована подъ его предсѣдательствомъ при Канцеляріи Министра Особая Комиссія изъ представителей учрежденій Министерства, съ выборомъ для того лицъ, наиболѣе ознакомленныхъ по каждой спеціальности.

Въ то же время, для отпечатанія исторіи вѣдомства Канцеляріей Министра было испрошено 30.000 руб. изъ остатковъ по смѣтѣ Министерства.

Ко дню празднованія столѣтія вѣдомства былъ законченъ краткій Историческій очеркъ развитія и дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія, а затѣмъ Канцелярія отпечатала и остальныя части названнаго историческаго труда. Весь трудъ заключаетъ въ себѣ соотвѣтственно главнѣйшимъ предметамъ вѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія, общій обзоръ развитія: желѣзныхъ дорогъ, водныхъ путей, сухопутныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ и исторію учебныхъ заведеній вѣдомства Путей Сообщенія. Краткій очеркъ охватываетъ собою первоначальныя заботы Правительства о путяхъ сообщенія и организаціи дорожнаго дѣла въ Россіи и учрежденія особаго центральнаго управленія для завѣдыванія этимъ дѣломъ; учрежденіе Департамента Водяныхъ коммуникацій; управленіе вѣдомствомъ путей сообщенія въ эпоху графа Сиверса, принца Георгія Гольштейнъ-Ольденбургскаго, Деволанта, Бетанкура, герцога Вюртенбергскаго, графа Толя, Клейнмихеля, Чевкина, Мельникова, графовъ Бобринскихъ и другихъ министровъ, заканчивая управленіемъ князя М. И. Хилкова. Краткій очеркъ содержитъ въ себѣ въ общихъ чертахъ историческія свѣдѣнія объ обезпеченіи правильности судоходства, начиная съ заботъ объ этомъ предметѣ Петра Великаго; здѣсь же упоминается о началѣ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, о послѣдующемъ переходѣ къ сооруженію обширной желѣзнодорожной сѣти. Эти общія данныя касающіяся желѣзныхъ дорогъ, получили дальнѣйшее развитіе въ отдѣльномъ выпускѣ предпринятаго изданія—„Краткомъ Историческомъ очеркѣ начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи по 1897 г.“ Отдѣльныя отрасли исторической дѣятельности Министерства нашли себѣ также болѣе или менѣе полное изображеніе въ спеціальнкхъ очеркахъ: „Развитія водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній“ „Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I“,

„Разныхъ отраслей желѣзнодорожнаго дѣла", „Развитія учрежденій и работъ вѣдомства по статистикѣ и картѣ путей сообщенія, а также исторіи учебныхъ заведеній".

18 января 1902 г. Г-номъ Министромъ Путей Сообщенія очеркъ былъ всеподданнѣйше представленъ на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовоззрѣніе.

Исторія оффиціальнаго Указателя пассажирскихъ желѣзнодорожныхъ и другихъ сообщеній такова.

Ожидавшееся въ 1894 году введеніе уменьшеннаго пассажирскаго тарифа, требующаго для опредѣленія провозныхъ платъ довольно сложныхъ вычисленій, и неудовлетворительный вообще характеръ спутниковъ и путеводителей, издававшихся частными лицами до того времени, сдѣлали необходимымъ періодическое изданіе оффиціальнаго указателя желѣзнодорожныхъ, пароходныхъ и другихъ пассажирскихъ сообщеній. Потому въ 1894 году Министерство Путей Сообщенія озаботилось выработкою главнѣйшихъ основаній для правильнаго веденія сего дѣла. Министръ Путей Сообщенія Т. С. Кривошеинъ подвергнулъ указанныя основанія на благовоззрѣніе Его Императорскаго Величества, Высочайшее соизволеніе послѣдовало въ Петергофѣ 29 іюня 1894 г.

Работы по изданію оффиціальнаго указателя предприняты были въ томъ же 1894 году. Необходимыя для того средства заимообразно отпущены были, на основаніи Высочайшаго соизволенія отъ 12 августа 1894 г., изъ особаго стипендіальнаго капитала, образовавшагося изъ частныхъ пожертвованій. Въ составѣ Министерства, при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, учреждена была особая Редакція указателя пассажирскихъ желѣзнодорожныхъ, пароходныхъ и дилижансовыхъ сообщеній для составленія изданія и распространенія Указателя не менѣе двухъ разъ въ годъ къ срокамъ, въ кои вводятся въ дѣйствіе зимнія и лѣтнія росписанія поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Ближайшее завѣдываніе редакціей, какъ въ техническомъ, такъ и въ хозяйственномъ и коммерческомъ отношеніи, возложено было на чиновника

особыхъ порученій при Министрѣ Н. Л. Брюля. Результаты по изданію оффиціальнаго указателя за первые четыре года опредѣлились слѣдующимъ образомъ: выпуски указателя доведены были до достаточной полноты и вѣрности; вмѣстѣ съ тѣмъ погашена была отпущенная на обзаведеніе дѣла сумма въ 25.000 рублей и, наконецъ, пріобрѣтено было инвентарное имущество для продолженія изданія на сумму 15.488 рублей. Пунктомъ 3 Высочайше утвержденаго, 24 марта 1898 года, „Положенія о капиталѣ имени въ Бозѣ почившаго Императора Александра III для выдачи стипендій ученикамъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ“ постановлено было употреблять на приращеніе этого капитала, между прочимъ, и доходы отъ изданія „Указателя желѣзнодорожныхъ, пароходныхъ и иныхъ пассажирскихъ сообщеній“.

Для установленія основаній дальнѣйшаго изданія оффиціальнаго Указателя, по распоряженію Г. Министра Путей Сообщенія, образовано было „Особое при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ Совѣщаніе для установленія основаній дальнѣйшаго изданія при Министерствѣ Путей Сообщенія оффиціальнаго Указателя желѣзнодорожныхъ, пароходныхъ и другихъ пассажирскихъ сообщеній“, подъ предсѣдательствомъ Коллежскаго нынѣ Дѣйств. Статск. Совѣт. К. К. Губера, изъ представителей: отъ Министерства Финансовъ, Государственнаго Контроля, Канцеляріи Министра Путей Сообщенія, Департамента желѣзныхъ дорогъ и редактора Указателя. Выработанныя названнымъ совѣщаніемъ главнѣйшія основанія утверждены были Г-мъ Товарищемъ Министра 11 декабря 1898 года. Основанія эти въ существѣ, остались прежними: 1) изданіе должно носить коммерческій характеръ, 2) доходъ изданія окупаетъ всѣ расходы по набору, печатанію, брошюровкѣ, пріобрѣтенію бумаги, печатанію карты, уплатѣ жалованія служащимъ по удовлетворенію всѣхъ вообще прочихъ расходовъ, относящихся къ изданію, и 3) чистый доходъ принадлежитъ редактору, не получающему никакого иного изъ средствъ Министерства за

трудъ свой вознагражденія, но съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы съ каждаго выпуска, начиная съ 10-го, были отчисляемы въ стипендіальный капиталъ имени Императора Александра III, не взирая на величину оказавшейся по каждому изъ выпусковъ чистой прибыли, взносы въ размѣрахъ: по 10-му выпуску по 3 коп. за выпущенный экземпляръ, а далѣе съ каждымь новымъ выпускомъ взносы повышаются на 1 коп., пока не достигнутъ 5 коп. 10-го декабря 1898 года, съ разрѣшенія Г. Министра Путей Сообщенія, изданіе оффиціальнаго Указателя, на указанныхъ основаніяхъ, передано было надворному совѣтнику Н. Л. Брюлю на 6-ти лѣтній срокъ.

На основаніи вышеприведенныхъ условій г. Брюлемъ внесены въ Главное Казначейство, въ спеціальныя средства Канцеляріи Министра Путей Сообщенія „капиталы, пожертвованные на учрежденіе стипендій и премій въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ".

По 10 выпуску (лѣтнее движеніе 1899 г.) за 35.000 экземпляровъ по 3 коп.	1.050 руб.
По 11 выпуску (зимнее движеніе 1899—1900 г.) за 28.000 экз. по 4 коп.	1.120 „
По 12 выпуску (лѣтнее движеніе 1900 г.) за 41.400 экз. по 5 коп.	2.070 „
По 13 выпуску (зимнее движеніе 1900—1 г.) за 31.400 экз. по 5 коп.	1.570 „
По 14 выпуску (лѣтнее движеніе 1901 г.) за 39.400 экз. по 5 коп.	1.970 „
По 15 выпуску (зимнее движеніе 1901—2 г.) за 35.000 экз. по 5 коп.	1.750 „
Итого . . .	9.530 руб.

Дѣятельность вѣдомства по участію Министерства Путей Сообщенія на Всемірной выставкѣ въ Парижѣ.

Согласно Высочайшему повелѣнію, послѣдовавшему по всеподданѣйшему докладу Министра Финансовъ 10 ноября 1895 г., вѣдомство Путей Сообщенія, въ числѣ

прочихъ правительственныхъ учрежденій, принимало участіе на Всемірной выставкѣ въ Парижѣ.

Съ этой цѣлью и для объединенія мѣропріятій по сему предмету, при Канцеляріи Министра Путей Сообщенія была образована особая постоянная Комиссія, при участіи Завѣдывающаго VI группою и начальниковъ отдѣльныхъ учрежденій вѣдомства или ихъ замѣстителей.

Означенною Комиссіею выработанъ былъ подробный списокъ экспонатовъ отъ всѣхъ учрежденій вѣдомства, характеризующій достигнутые успѣхи по всѣмъ отраслямъ, составляющимъ предметъ вѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія, современное состояніе путей сообщенія, ихъ развитіе, равно какъ и кругъ дѣятельности самаго Министерства и, наконецъ, наиболѣе выдающіяся явленія въ жизни вѣдомства, вызываемыя какъ мѣстными условіями, такъ и требованіями современной техники.

Отдѣлъ VIII.

СМѢТНЫЯ НАЗНАЧЕНІЯ

по смѣтамъ доходовъ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

по годамъ за истекшее десятилѣтіе

съ 1895 по 1905 годъ.

Годы.	НАЗВАНІЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	Пошлины разныхъ наименованій.	Казенныя имущества и капиталы	Казенныя желѣзныя дороги	Возвратъ ссудъ и другихъ расходовъ	Пособія государственному казначейству изъ постороннихъ источниковъ.	Доходы разнаго рода	ВСЕГО
	По смѣтѣ доходовъ							
1895	Министерства Путей Сообщенія . . .	1 073 700	180.36[illegible]	175.618.417	6.800	780.546	140.000	177.800 028
1896	» » » . .	1 260 600	36.49[illegible]	227 678 461	7.600	962 430	151.000	230.096.587
1897	» » »	502.410	24.84[illegible]	254.703 156	[illegible].800	978.580	218.000	256.434.792
1898	» » »	514.026	103 39[illegible]	[illegible]5 245 261	8 900	1.097.013	313.800	287.282.394
1899	» » » . . .	500.9[illegible]	109.65[illegible]	[illegible]05 000.000	9 500	1.167.050	434.900	307.222 06[illegible]
1900*)	Канцеляріи Министра		2.00[illegible]		800	586.600	31 200	621 200
	Управл. вн. вод. пут. и шосс. дор . . .	514 770	100.88[illegible]	—	9.220	2 640	31.200	658.713
	Управленія желѣзныхъ дорогъ	-	-	[illegible].944.420	-	610.330	363.000	331 917 750
		51[illegible].770	103.48[illegible]	330.944.420	10.020	1 199.570	425 400	333.197 663
1901	Канцеляріи Министра		2.60[illegible]		900	496.350	31.200	531 050
	Управл. внутр. вод. пут. и шосс. дор . .	435.200	100 18[illegible]	—	10 000	2.740	31.700	579 829
	Управленія желѣзныхъ дорогъ		-	360.707 400	—	565.179	350 000	361 622.579
		435.200	102[illegible]	360.707.400	10 900	1 064.269	412.900	362.733.458
1902	Канцеляріи Министра		[illegible]00[illegible]	—	900	452.600	31.200	491.700
	Управл. внутр. вод. пут. и шосс. дор. . .	523 500	136.0[illegible]	—		1 740	60.500	721.835
	Управленія желѣзныхъ дорогъ		-	396 072 000	—	692.000	500.000	397.264.000
		523.500	143.0[illegible]	396 072.000	900	1.146.340	591.700	398 477.535
1903	Канцеляріи Министра	—	[illegible].00[illegible]	-	900	482.350	32.000	522.250
	Управл. внутр. вод. пут. и шосс. дор. . .	540.576	117.[illegible]		—	1 740	59.700	719.748
	Управленія желѣзныхъ дорогъ	-		[illegible]2 738 575	300.000	723 071	357.000	414 118 646
		540 576	[illegible].24[illegible]	412 738.575	300.900	1 207.161	448.700	415.360.644
1904	Канцеляріи Министра		3.[illegible]	—	852	528.850	25.960	559.168
	Управл. внут. вод. пут. и шосс. дор . .	505 474	115.[illegible]	—		5.740	58.400	581.155
	Управленія желѣзныхъ дорогъ . . .		-	447.414.000	300.000	770.000	316.000	448.800.000
		505 47[illegible]	15.0[illegible]	447.414.000	300.852	1.304.590	400.360	449.940.323
	Всего . . .	6 371.213	944[illegible]	3.196.121.690	664.172	10.907.549	3.536.760	3.218 545 484

*) До 1900 г. существовала одна смѣта М. П. С., а съ 1900 г. она раздѣлена[illegible] отдѣльныя смѣты: 1) Канц. М-ра, 2) Упр. вн. водн. пут. и шосс. дор. и 3) Управл. желѣзныхъ дорогъ

СМѢТНЫЯ АССИГНОВАНІЯ

по обыкновеннымъ смѣтамъ расходовъ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

по годамъ за истекшее десятилѣтіе

съ 1895 по 1905 годъ.

Годы	НАЗВАНІЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	Содержаніе управленій	Хозяйственно-оперативные расходы: По воднымъ сообщеніямъ	По портамъ	По шоссейнымъ дорогамъ	Расходы въ счетъ смѣтъ предстоящихъ годовъ	Расходы по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	Расходы по усиленію и улучшенію желѣзныхъ дорогъ	Расходы разнаго рода	Всего обыкновенныхъ расходовъ
	По смѣтамъ расходовъ.									
1895	Министерства	3.991.110	7.391.000	5.604.368	9.520.440	500.000	112.191.193	12.500.000	1.047.181	152.745.292
1896	»	4.667.987	7.497.000	5.685.654	10.732.487	500.000	145.680.952	18.733.650	2.913.853	196.411.583
1897	»	4.494.438	7.621.250	3.992.826	10.615.548	500.000	169.102.346	25.299.795	5.284.143	226.910.346
1898	»	5.347.916	10.904 960	5.146.539	12.516.098	500.000	188.323.951	40.992.347	945.421	264 677.232
1899	»	5 032 929	12.304.016	4.867.670	12.935.150	500.000	205.220 888	43.767 471	3.426.588	288.074.712
1900 *)	Канцеляріи Министра	1.852.910	—	—	—	—			183.556	2.036 466
	Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ	2.145.301	12.717.360	6.549.504	12.789.578	500.000			42.935	34.744 678
	Управленія желѣзныхъ дорогъ	1.296.531	—	—	—	—	226.384.610	46.410.000	11 415.683	285.506 824
		5.294.742	12.717.360	6.549.504	12.789.578	500.000	226.384.610	46.410.000	11.642 174	322.287 968
1901	Канцеляріи Министра	1.830 410			—	—	—	—	204 188	2 034 598
	Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ	2.161.757	10.905.278	5.447.722	11.835.519	200.000	—	—	107.840	30 658.116
	Управленія желѣзныхъ дорогъ	1.298.036	—	—	—	—	252.516.994	85.093.849	11.541.866	350.450 745
		5.290.203	10 905.278	5.447.72[illegible]	11.835.519	200.000	252.516.994	85.093.849	11 853 894	383 143 459
1902	Канцеляріи Министра	1.819.417				-			247 712	2 067 129
	Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ	2.175 592	12.159.000	5.932.80[illegible]	11 755.873	200.000			534.535	32.757.804
	Управленія желѣзныхъ дорогъ	1.293.499	—	—	—	—	283 562 599	101 062.451	14 804.276	400 722 825
		5 288.508	12.159.000	5 932.80[illegible]	11 755.873	200 000	283 562.599	101 062 451	15 586.523	435.547 758
1903	Канцеляріи Министра	1.885.171	—	—	—	—	—	—	192.015	2.077.186
	Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ	2.208.979	13.425.000	7.028.2[illegible]	12.026 657	—	—	—	534.573	35.223.436
	Управленія желѣзныхъ дорогъ	1.337.868	—	—	—	—	300.553.472	99.508 941	19.161.032	420.561.313
		5.432.018	13.425.000	7.028.2[illegible]	12.026.657	—	300.553.472	99.508.941	19.887.620	457.861.935
1904	Канцеляріи Министра	1.891.213	—	—	-	—	—	—	202.633	2.093.846
	Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ	2.684.845	11.827.227	—	10.557.865	—	—	—	390.965	25.460.902
	Управленія желѣзныхъ дорогъ	1.329.920	—	—	—	—	313.809.425	86.577.419	19.399.395	421 116.159
		5 905 978	11.827.227	—	10 557.865		313.809.425	86.577.419	19.992 993	448.670.907
	Всего	50.765.829	106.752.091	50.255.[illegible]	115.285.215	3.400.000	2.197.346.430	559.945.923	92.580.390	3.176 331 192

*) До 1900 г. существовала одна смѣта Министерства Путей Сообщенія, а съ 1900 г. она раздѣлена на три отдѣльныя смѣты: 1) Канцеляріи Министра, 2) Управленія вн. вод. пут. и шосс. дор. и 3) Управленія желѣзныхъ дорогъ.

СМѢТНЫЯ АССИГНОВАНІЯ

по смѣтамъ чрезвычайныхъ расходовъ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

за истекшее десятилѣтіе

съ 1895 по 1905 годъ.

Годы.	Постройка Сибирской желѣзной дороги	Постройка желѣзныхъ дорогъ на ... ныхъ ...	Пріобрѣтеніе подвижного состава для Сибирской желѣзной дороги	Изготовленіе товарныхъ вагоновъ и платформъ	Сооруженіе Перм.-Котласской желѣзной дороги	Изготовленіе товарныхъ и ... скихъ вагоновъ и платформъ	Производство изысканій новыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	Расходы по закончанію работъ по улучшенію судоходныхъ условій рѣки Ангары	Пріобрѣтеніе подвижного состава для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	Устройство керосинопроводовъ отъ ст. Михайлово до ст. Батумъ Закавказской желѣзной дороги
1895 . .	42.436.858	18.525.000	7.379.657	—	6.000.000	6.775.000			—	
1896 . .	54.365.415	26.000.000	8.721.755	1.461.000	17.000.000	—	20 000	700.000	19.706.000	
1897 . .	45.011.490	28 656.047	4.651.610	—	11.471.010	—	90.000	—	29.314.844	2.195.000
1898 . .	31.883.247	19.705.298	4 262.945	—	3.712.523	—	179.500	—	43.421.200	—
1899 . .	25.310.993	18.992.000	3.295.535	—	1.843.357	—	99.640	—	34.532.534	
1900 . .	22.257.289	29.912.550	—	—	1.434.655	—	110.000	—	43 758.092	—
1901 .	7.059.854	31.944.050	—	—	—	—	30.000	—	·	—
1902 . .	11.400.000	149.200.200	—	—	—	—	220.000	—		
1903 . .	20.589.240	140.099.650	—	—	—	—	200.000	—		
1904 . .	15.000.000	78.197.775	—	—	—	—	50.000	-	.	-
Всего . .	275.314.386	541.232.570	28.311.502	1.461.000	41.461.545	6.775.000	999.140	700.000	170.732.670	2.195.000

Пріобрѣтеніе подвижного состава для частныхъ жел. дорогъ	Производство изысканій для нефтепровода отъ Грозненскихъ нефтяныхъ промысловъ къ устьямъ рѣки Волги и къ Каспійскому морю	Уплата за рельсы, заказанные по договорамъ, заключеннымъ съ Богословскимъ горнозавод. Общ. и Вл… Акціонер. Общ. Вост.-Сибирскихъ заводовъ, и не получившіе назначенія на строящіяся линіи участки Сибирской жел. дороги	Усиленіе провозной способности Сибирской желѣзной дороги	Уплата администраціи по дѣламъ Амурскаго Общ. пароходства и торговли …	… чикамъ работъ по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги.	Возвратъ суммъ, временно позаимствованныхъ изъ строительныхъ кредитовъ Сибирской жел. дороги на другія надобности.	Уплата Иркутскому купцу Г. Гютову въ вознагражденіе убытковъ, понесенныхъ имъ отъ невыполненія казною договора 28 февраля 1894 г. на перевозку 2.000.000 пуд. грузовъ по рѣкѣ Ангарѣ	Суммы, поступившія въ доходъ казны и подлежащія къ расходу на окончаніе работъ по постройкѣ Луковъ-Люблинской и продолженію При… жел. дор.	Суммы, поступившія въ доходъ казны и подлежащія къ расходу на окончаніе работъ по постройкѣ [illegible] вѣтвей	ВСЕГО. Рубли.
—	—	—		—		—		—	—	81.116.515
			—	—	—			—	—	127.974.170
1.641.543		—	—	—	—					123.031.544
—	64.000	1.851.250	—	—		—	—	—		105.079.963
—	—		8.000.000	—	—	—	—		—	92.074.059
—	—	—	—	1.318.7[illegible]	184.593	—				98.975.900
—	—		—	—	4.803	129.784	82.828		—	39.251.319
—	—		—	—	924.287	125.916	—	—		161.870.403
			—	—	319.466	12.317	—	144.930		161.365.603
	—		—		[illegible]781	[illegible]63.184		—	37.950	95.436.690
1.641.543	64.000	1.851.250	8.000.000	1.318.7[illegible]	[illegible]020.930	831.201	82.828	144.930	37.950	1.086.176.166

Приложение № 1.

ВѢДОМОСТЬ

железныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія и стоимость сооруженія ихъ за періодъ 1895 — 1905 годъ.

№ по порядку	Наименованіе дорогъ.	Время открытія движенія.	Протяженіе	Стоимость работъ, кромѣ рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава, но съ доставкою ихъ на линію.		Стоимость рельсовъ и скрѣпленій.		Стоимость подвижного состава		Общая стоимость.		
				Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	
				Р	У	Б	Л	Е	Й.			
	Вѣтвь Ораны-Патаранцы С.-Петербурго-Варшавской ж. д.	15/II 95	37,5	1.196.364	30.7[illegible]	327.136	8.384	—	—	1.523.500	39.164	Высоч. Повел. 8 іюня 1893 г.
2	Вѣтви Харьково-Николаевской ж. д. Лохвица-Гадячъ, Ворожба-Лебединъ, Кириковка-Ахтырка	18/II 95	40,12 32,80	1.547.300	17.4[illegible]	—	—	—	—	1.547.300	17.401	Рельсы старые безъ цѣнъ Высоч. Повел. 1 іюня 1893 г
3	Бѣльская вѣтвь Юго-Зап. ж. д.	19/[illegible] 95	28,00	—	—		—	—	—			На основаніи Высоч. утв. 1 іюня 1894 г. 5 дополненія къ уст. Общ. Юго-Зап. ж. д.
4	Тоже, проложеніе до Бѣловѣжа	1897	17,42	262.348	[illegible]	93.352		—		355.700	—	
5	Вѣтвь Роковатая рудникъ Колачевскій, Екатер. ж. д.	18/XII 95	3,12	68.858	22[illegible]	23.886	1.646	—	—	92.738	29.686	Высоч. Повел. 17 іюня 1895 г.
6	Кременецкая вѣтвь Юго-Зап. ж. д.	21/[illegible] 96	29	—			—	—		—	—	См. Бѣльскую вѣтвь
7	Карловская вѣтвь Харьково-Николаевской ж. д.	5/X 96	41,52	328.437	7[illegible]	247.649	5.967	—	—	92.738	29.686	Высоч. Повел. 5 іюня 1895 г. Сверхъ сей суммы, владѣльцы имѣнія Карловка уплатили 200.000 р., что составитъ 4.816 руб на версту при старыхъ рельсахъ
8	Вѣтвь Криничная-Путепроводъ Екат. жел. д.	15/X 96	2,3	25.177	10[illegible]	23.121	10.078	—	—	48.298	20.999	
[illegible]	Вѣтвь Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. Бѣлгородъ-Волчинскъ	28/X 96	42,91	690.063	16[illegible]	148.897	3.471	—	—	838.960	19.551	Высоч. Повел. 5 мая 1895 г. Рельсы старые.
	Къ заводамъ Ребиндера и Титовка	28/X 96	10	—	[illegible]	23.433	2.343	—	—	23.433	2.343	Тоже. Всѣ поставки, кромѣ рельсовъ исполнены за счетъ владѣльцевъ названныхъ заводовъ

№ по порядку	Наименованіе дорогъ	Время открытія движенія.	Протяженіе	Стоимость работъ, кромѣ рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава, но съ доставкою ихъ на линію		Стоимость рельсовъ и скрѣпленій		Стоимость подвижного состава		Общая стоимость.		
				Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	
					Р	У	Б	Л	Е	Й.		
10	Серпуховская вѣтвь	1897	5,38	121 396	22 560	4.814	84,			126.210	23.459	Высоч Повел. 6 и 20 іюня 1895 г. Рельсы старые
11	Осиповичская вѣтвь Либаво-Роменской ж. д.	28 XII 96	39,2	250.000	6.37[illegible]	[illegible]3.8	5 199			453 817	11 576	Высоч. Повел. 14 янв. 1896 г.
12	Тифлисъ-Карсская	1 XII 99	278 93	19.047.703	68.288	[illegible]02.297	6 103			20.850.000	74 750	Высоч. Повел. 12 мая 1895 г
13	Остроленка-Тлущъ-Пилява съ вѣтвями къ Новоминску и Привислинской ж. д.	1897	122,15	4 4[illegible]4.5	36.60[illegible]	[illegible]80.348	7 207			5.351.763	43 813	Высоч. Повел. 6 іюня 1894 г.
14	Ивковъ-Люблинская желѣзная дорога	18/II 98	102,70	4 253.072	41 4[illegible]	[illegible]01.928	6 835			4.955.000	48 247	Высоч. Повел. 17 іюня 1895 г.
15	Занѣманская линія	15 X 99	188.80	7.074 183	37 470	[illegible]6.425	7 713		—	8 530.608	45 183	Высоч. Повел. 19 апрѣля 1896 г
16	Самаркандъ-Андижанская жел. дорога съ вѣтвью на Маргеланъ	1, V 99	502,76	13.509 492	26.87[illegible]	[illegible]021 322	6.009	5.89 422	7 842	27 586.849	42 512	Высоч. Повел 27 мая 1895 г.
17	Ташкентская вѣтвь	1/V 99	146,16	4.987.501	34.260	[illegible]8 112	6 713					
18	Саткинская вѣтвь Самаро-Златоустовской ж. д.	20/XII 900	21,95	[illegible]25.919	33.07[illegible]	9.081	870	-		745.000	33.941	Высоч. Повел. 21 февр. 1891 г
19	Продолженіе ея до Бакальскаго рудника	20, XII 900	26,44	716 903	[illegible]	12.097	836		—	739.000	27 950	Высоч Повел. 17 іюня 1895 г.
20	Никитовская вѣтвь Екатер. ж. д.	Янв. 900	6.21	88.2[illegible]8	14.207	43.9[illegible]3	7.075		—	132.161	21 282	
21	Бердянская ж. д.	27/XII 98	237 42	6 588.097	27 749	[illegible]19.936	6.402		—	3.108.033	34 151	Высоч. Повел. 17 іюня 1895 г.
22	Продолженіе Саксаганской вѣтви Ек. ж. д. отъ Колачевскаго рудника до Любомировки	30/XII 98	85,4	2.359.392	27.626	[illegible]8,251	9.135		—	3 144 643	36 823	Высоч. Повел. 17 іюня 1895 г.
23	Карловка - Константиноградская и Х.-Н. ж. д.	1897	31,30	682.800	—	207.469			—	890.269		Высоч. Повел. 17 іюня 1895 г.

№ по порядку	Наименованіе дорогъ	Время открытія движенія	Протяженіе	Стоимость работъ, кромѣ рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава, но съ доставкою ихъ на линію		Стоимость рельсовъ и скрѣпленій		Стоимость подвижного состава		Общая стоимость		
				Всего	На версту	Всего	На версту	Всего	На версту	Всего	На версту	
				Р		У	Б	Л	Е	Й.		
24	Кротовка-Сергіевская в. Самаро-Златоуст. ж. д. Кротовка—Тимашево	1897	7 33	102 [illegible]	32 [illegible]	2.884	[illegible]			1 [illegible]5.000	22 5[illegible]	Рельсы старые безъ цѣны
	Тимашево-Сергіевскъ (узкокол.)	1 XI 98	8[illegible],67	738 [illegible]	9.048	100.[illegible]22	3 2[illegible]8	251 680	3.082	1 2[illegible]7 [illegible]00	15 398	Высоч. Повел. 20 іюля 1895 г.
25	Сергіево Пеньковская вѣтвь Московско-Курской ж. д.	1 X 98	14,[illegible]	324 [illegible]	22 160	[illegible]	1 334	—		[illegible]43 500	23 459	Рельсы старые безъ цѣнъ. Высоч. Повел. 6 и 20 іюня 1895 г.
26	Озеряны-Мизочская вѣтвь Юго-Западныхъ ж. д.	25 XI 900	8,30	135.[illegible]23		[illegible]47			—	140.000		Высоч. Повел. 30 мая 1897 г. Рельсы старые.
27	Вѣтвь Владиславовка-Керчь Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.	3 X. 900	114,68	2 223 [illegible]79	—	[illegible]12				2.954 900	—	Высоч. Повел. 7 апрѣля 1898 г.
28	В. Волчанскъ-Купянскъ Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.	Ноябрь 1900	107	3 04[illegible].023	—	564.977			—	3 [illegible]11.000		Тоже.
29	В. Пятихатка-Користовка Харьково-Николаевской ж. д.	20 I 901	68,42	2.401.353	—	598.647	—	—		3.000 000	—	Тоже
30	В. Константиногр. [illegible]озовая Харьково-Николаевской ж. д.	25 X 901	90,10	2 552.905	—	798.345	—			3.351.250	—	Высоч. Повел. 4 февраля. 1899 г.
31	Боржомъ-Бакурьянская вѣтвь Закавказской ж. д.	25/X 901	33,86	1.429.843		[illegible]7	—			1.925 500	—	Высоч. Повел. 16 іюля 1898 г.
32	Мушкетово Доля Екат. ж. д.	1 XII 99	32	1 528 18[illegible]	—	3[illegible]7.819	—	—	—	[illegible].866.000		Высоч. Повел. 2 іюня 1897 г.
33	Продолженіе Чіатурской вѣтви до Сачхеры Закавказской ж. д.	10 II 904	11,87	428.213	—	68.986	—			4[illegible]7 200	—	Высоч. Повел. 7 апрѣля 1898 г. и 4 іюня 1901 г.
34	Анжерская вѣтвь Сибирской ж. д.	1900	2,94	10.17[illegible]		[illegible]9.[illegible]91		—		89 866	—	
35	Криворогская вѣтвь Екат ж. д.	1 [illegible]II 901	28,79	1 607.826		[illegible]3.274				1.921.100	—	Высоч. Повел. 19 марта 1899 г.
36	Вязовая-Катавъ-Ивановскій Заводъ Сам Златоуст. ж. д.	—	3[illegible],50	1.628.613	—	236.337	—	—	—	1.865.000		Высоч. Повел. 15 мая 1899 г.

ПЕРЕЧЕНЬ

важнѣйшихъ правительственныхъ распоряженій, касающихся: А. отдѣльныхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ; Б. подъѣздныхъ путей общаго пользованія, и В. всѣхъ желѣзныхъ дорогъ вообще, изданныхъ въ періодъ 1895—1904 гг. включительно *).

А. По частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

1895 г.

Января 16.

По положенію Соединеннаго Присутствія на Об-во Владикавказской жел. дороги возложена обязанность сооруженія и эксплоатаціи Тихорѣцко-Царицынской линіи, съ пристанью на р. Волгѣ, и подъѣздныхъ путей на ст. Желѣзноводскъ къ Желѣзноводской группѣ Кавказскихъ минеральныхъ водъ и отъ станціи Екатеринодаръ до ярмарочной площади гор. Екатеринодара, и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Об-ва (3-е).

Февраля 3.

По положенію Комитета Министровъ утверждены правила продажи съ публичнаго торга права эксплоатаціи Риго-тукумской жел. дороги.

Апрѣля 28.

По положенію Соединеннаго Присутствія Об-ву Рязанско-уральской жел. дор. разрѣшено сооруженіе и эксплоатація под. пути отъ ст. Вольскъ до р. Волги, съ пристанью на этой рѣкѣ и элеваторомъ.

---

*) Въ настоящій перечень вошли правительственныя распоряженія, выработанныя въ проектахъ какъ въ Юрид. Части Упр. ж. д., такъ и въ б. Д-тѣ ж. д., а равно въ другихъ отдѣлахъ и частяхъ Упр. ж. д. и Упр. по сооруженію.

Іюня 4.

По положенію Соединеннаго Присутствія Об-ву Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ разрѣшено сооруженіе и эксплоатація жел. дорогъ отъ Ельца до Валуекъ и отъ ст. Графской до с. Анны.

Іюня 4.

По положенію Соединеннаго Присутствія Об-ву Рязанско-уральской жел. дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація желѣзнодорожной линіи отъ гор. Раненбурга до Павельца, съ в. къ Астапову.

Іюня 4.

По положенію Соединеннаго Присутствія на Об-во Рыбинско-бологовской жел. дороги возложено обязательство сооруженія и эксплоатаціи Бологое-псковской линіи и передана ему Новгородская жел. дорога, съ переименованіемъ Об-ва Рыбинско-бологовской жел. дороги въ Общество Рыбинской жел. дор., и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Общества (1-е).

Іюня 7.

По положенію Соединеннаго Присутствія Об-ву Кіево-воронежской жел. дороги передана Ливенская жел. дор. и возложена на него обязанность сооруженія и эксплоатаціи Московско-брянской линіи и вѣтви отъ ст. Мармыжи до ст. Ливны, съ перестройкою Ливенской жел. дор. въ широкоолейную, и отъ ст. Пирятинъ до прист. Красное, и утверждено соотвѣтственное (3-е) дополненіе къ уставу Об-ва, съ переименованіемъ сего послѣдняго въ Общество Московско-кіево-воронежской жел. дороги.

Іюня 14.

По положенію Соединеннаго Присутствія выкуплена и передана Об-ву Рыбинско-бологовской жел. дороги Новгородская жел. дорога.

Іюня 16.

По положенію Соединеннаго Присутствія утверждены основанія для окончательнаго разсчета съ Об-вомъ Московско-курской жел. дороги по выкупу дороги.

Іюня 17.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Московско-архангельской жел. дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація желѣзнодорожныхъ линій отъ Ярославля до Рыбинска и отъ Нерехты до Середы; присоединена, съ 1 іюля 1895 г., къ предпріятію Об-ва Шуйско-ивановская жел. дорога и утверждено соотвѣтственное (7-е) дополненіе къ уставу Общества.

Іюня 17.

Состоялось положеніе Соед. Присут. о включеніи Шиловской вѣтви въ составъ предпріятія Об-ва Московско-казанской жел. дороги.

Іюля 5.

Состоялось полож. Комитета Министровъ о пріемѣ Боровичской жел. дороги въ казну.

Іюля 6.

По положенію Комитета Министровъ владѣльцу Приморской С.-Петербурго-сестрорѣцкой жел. дор. разрѣшено учредить акціонерное Об-во для сооруженія и эксплоатаціи дороги и утвержденъ уставъ Об-ва.

1896 г.

Января 26.

По положенію Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дор. переданы въ аренду восточные участки Донецкой жел. дор.; разрѣшено сооруженіе и эксплоатація вѣтви отъ ст. Крестная къ Хрусталинскимъ и Боковскимъ мѣсторожденіямъ каменнаго угля; передана Ливенская жел. дор. Об-ву Московско-кіево-воронежской

жел. дороги; утверждено соотвѣтственное дополненіе къ уставу Об-ва и сложены съ Об-ва долги Правительству по гарантіи за время съ 1 Января 1893 г. съ наросшими на нихъ процентами.

Апрѣля 26.

По положенію Соед. Присут. Об-ву Рязанско-уральской жел. дор. разрѣшено пріобрѣсти Бековскую вѣтвь, со включеніемъ ея въ составъ предпріятія Об-ва.

Мая 10.

По положенію Комит. Министровъ оставлена за казною Риго-тукумская жел. дорога за опредѣлившуюся на торгахъ сумму 800.000 р. и включена въ составъ Риго-орловской жел. дор.

Мая 12.

По положенію Соед. Присут. на Об-во Московско-казанской жел. дороги возложено обязательство сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи отъ гор. Сызрани до ст. Рузаевки и вѣтвей отъ гор. Симбирска до ст. Вырыпаевки и къ пристанямъ на Волгѣ въ гор. Симбирскѣ и Сызрани и утверждены соотвѣтственныя, дополнительныя статьи къ уставу Об-ва.

Мая 12.

По положенію Соедин. Присут. на Об-во Рыбинской жел. дор. возложено обязательство сооруженія и эксплоатаціи Кашинской вѣтви (отъ гор. Кашина до села Савелина) и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Об-ва (2-е).

Мая 12.

Состоялось пол. Соед. Прис. о выкупѣ Московско-брестской жел. дор.

Мая 12.

По полож. Соед. Присут. утверждены условія разсчета Об-ва Варшавско-тереспольской жел. дороги съ казною по выкупу дороги.

Мая 17.

По полож. Соедин. Присут. Об-ву Владикавказской жел. дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація Петровско-дербентской линіи.

Декабря 15.

По полож. Соед. Прис. выкуплена Фастовская ж. д.

1897 г.

Февраля 7.

По полож. Соедин. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дорогъ разрѣшено сооруженіе и эксплоатація Первозвановской вѣтви.

Февраля 7.

По полож. Соедин. Присут. Об-ву Московско-кіево-воронежской желѣзной дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація линіи Охочевка-Колпны.

Февраля 7.

По полож. Соед. Присут. утверждены условія окончанія взаимныхъ разсчетовъ между Правительствомъ и Обществомъ Московско-брестской жел. дор. по выкупу оной.

Февраля 27.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Владикавказской жел. дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація линій отъ Дербента до ст. Баладжары Закавказской жел. дор.

Марта 7.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Рязанско-уральской жел. дор. разрѣшено увеличить оборотный его капиталъ на 2.000.000 руб.

Марта 21.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Московско-кіево-воронежской жел. дороги передана казенная желѣзнодорож-

ная вѣтвь между ст. Курскъ I Московско-курской жел. дороги и Курскъ II (городъ) и возложена на Об-во обязанность сооруженія и эксплоатаціи вѣтви отъ гор. Курска до моста черезъ р. Сеймъ.

Мая 2.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Московско-ярославско-архангельской жел. дороги разрѣшено соединить рельсовымъ путемъ Тейковскій под. путь съ Юрьевъ-польскою вѣтвью.

Мая 2.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Московско-ярославско-архангельской жел. дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація Московско-савеловской линіи и покупка у гр. Шереметева желѣзнодорожной вѣтви Угольники-Баскачи.

Мая 21.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Рязанско-уральской жел. дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація Данковъ-смоленской линіи, съ измѣненіемъ условій перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ по дорогамъ Об-ва, и сооруженіе и эксплоатація жел. дороги отъ Павельца до Москвы съ вѣтвью на гор. Веневъ, съ увеличеніемъ доли Правительства въ прибыляхъ Об-ва и съ соотвѣтственнымъ измѣненіемъ § 23 Условій преобразованія Об-ва.

Мая 21.

По полож. Соед. Присут. на Об-во Рыбинской жел. дороги возложено обязательство сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ линій: отъ Москвы до Виндавы, отъ ст. Дно до м. Сокольники и отъ ст. Савелино до города Краснаго Холма, съ переименованіемъ Об-ва въ Об-во Московско-виндаво-рыбинской жел. дор., и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Об-ва (3-е).

Мая 21.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дорогъ разрѣшено сооруженіе и эксплоатація жел. дороги отъ Луганска до Миллерово.

Мая 21.

По полож. Соед. Присут. утверждены условія окончанія взаимныхъ разсчетовъ между Правительствомъ и Обществомъ Балтійской жел. дороги по выкупу оной (Об-во признано прекратившимъ свое существованіе съ 1 Іюля 1897 г.).

Мая 30.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Московско-кіево-воронежской жел. дороги предоставлено сооруженіе и эксплоатація Арсеньевской вѣтви, съ распространеніемъ на оную 3-го дополненія къ уставу Об-ва.

Мая 30.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дорогъ разрѣшено сооруженіе и эксплоатація линіи отъ ст. Никитовка до ст. Попасная.

Мая 30.

По полож. Соед. Присут. выкуплена Привислинская жел. дор. и утверждены условія таковаго выкупа.

Іюня 6.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Рязанско-уральской жел. дороги разрѣшено сооруженіе и эксплоатація желѣзнодорожной линіи отъ с. Инжавина до Краснослободска.

1898 г.

Января 31.

Состоялось положеніе Соед. Присут. объ окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами Об-ва Юго-западныхъ жел. дорогъ по выкупу дорогъ онаго въ казну.

Января 31.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дорогъ разрѣшено сооруженіе и эксплоатація линіи отъ 135 в. Дебальцево-звѣревскаго участка до ст. Кривомузгинской Волго-донской вѣтви.

Апрѣля 28.

По полож. Соед. Присут. утверждены условія разсчета съ акціонерами Об-ва Фастовской жел. дор. по выкупу оной.

Мая 2.

По полож. Соед. Присут. на Об-во Московско-кіево-воронежской жел. дороги возложено сооруженіе и эксплоатація желѣзнодорожной линіи отъ гор. Полтавы до пересѣченія съ Курско-кіевскимъ участкомъ между мостомъ черезъ р. Днѣпръ и ст. Бровары; предоставлено Об-ву или приспособить для безперегрузочнаго товарнаго движенія или перестроить изъ узкоколейной въ ширококолейную вѣтвь Круты-Красное на всемъ ея протяженіи или на отдѣльныхъ участкахъ, а также устроить безперегрузочную переправу черезъ Днѣпръ, и утверждено соотвѣтственное (4-е) дополненіе устава Об-ва.

Мая 8.

По всеподданнѣйшему докладу Министра П. С. Об-ву Московско-казанской жел. дороги разрѣшено сооруженіе соединительныхъ вѣтвей отъ Сызрано-рузаевской линіи до ст. Сызрань Сызрано-вяземской жел. дор. и ст. Батраки Самаро-златоустовской жел. дор., съ отвѣтвленіемъ до соименной станціи Сызрано-вяземской жел. дор. и особой передаточной станціи въ Батракахъ.

Іюня 2.

По пол. Соед. Присут. на Об-во Московско-виндаво-рыбинской жел. дор. возложено обязательство сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ линій: отъ ст. Дно до г. Луги на протяженіи первыхъ 50 вер. отъ ст. Дно (не предрѣшая вопроса о выходѣ этой линіи на Лугу

или С.-Петербургъ); отъ Витебска до точки пересѣченія Московско-виндавской жел. д. съ линіею, соединяющею эту дорогу со ст. Дно, и вѣтви для соединенія Московско-виндавской ж. д. съ одною изъ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ и перестройки Новгородской ж. д. въ ширококолейную; разрѣшено приступить къ сооруженію средняго участка Московско-виндавской ж. д. и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Об-ва (4-е).

Іюня 16.

По полож. Комитета Министровъ утвержденъ уставъ Об-ва Бѣлгородъ-сумской жел. дороги.

Іюня 16.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Владикавказской ж. д. разрѣшено сооруженіе второго пути отъ Новороссійска до Екатеринодара и вѣтви отъ ст. Кавказская до Екатеринодара.

Іюня 16.

По пол. Соед. Присут. на Об-во Московско-казанской жел. дор. возложено сооруженіе и эксплоатація желѣзнодорожныхъ линій: а) отъ ст. Ромоданово до Н.-Новгорода и б) отъ ст. Земетчино до с. Кустаревки и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Об-ва.

Іюня 16.

По пол. Соед. Присут. въ составъ предпріятія Общества Московско-кіево-воронежской ж. д. включена желѣзнодорожная вѣтвь, соединяющая въ Брянскѣ станціи Льгово-брянской и Полѣсскихъ жел. дор.

Іюня 16.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Рязанско-уральской ж. д. разрѣшено сооруженіе второго пути отъ Каширы до Москвы.

Іюня 16.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Томашевской жел. дор.

Іюня 19.

По пол. Комитета Министровъ Об-ву Приморской С.-Петербурго-сестрорѣцкой жел. дор разрѣшено продолжить дорогу до границы съ Финляндіею и устроить въ Сестрорѣцкѣ курортъ.

Іюня 22.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дор. разрѣшено сооруженіе и эксплоатація вѣтвей Никитовско-Очеретинской, Щетовской и обходной отъ вѣтви Горловка-Государевъ Байракъ до вѣтви Никитовка-Очеретино; утверждены условія осуществленія этихъ вѣтвей и освобождено Об-во отъ обязательства соединенія линіи Попасная-Никитовка со ст. Никитовка Курско-харьково-азовской жел. дор., съ замѣною таковаго соединенія вѣтвію отъ ст. Никитовка линіи Попасная-Никитовка до ст. Никитовка Курско-харьково-азовской жел. дор.

1899 г.

Іюня 13.

По пол. Соед. Присут. Об-во Московско-ярославско-архангельской жел. дор. преобразовано въ Об-во Сѣверныхъ жел. дро., съ предоставленіемъ сему послѣднему сооруженія и эксплоатаціи жел. д. отъ Спб. до Вятки съ вѣтвью отъ г. Вуя до г. Данилова и утвержденъ уставъ сего послѣдняго Об-ва.

Іюля 23.

По всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ и Управляющаго Министерствомъ П. С. пріостановлено введеніе въ дѣйствіе устава Об-ва Сѣверныхъ ж. д.

Ноября 28.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Московско-виндаво-рыбинской жел. дор. разрѣшено приступить къ сооруженію продолженія линіи Витебскъ-Дно по направленію къ С.-Петербургу съ выходомъ на Царскосельскую жел. дор.

и съ пріобрѣтеніемъ этой послѣдней, и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Об-ва (5-е).

Ноября 28.

По пол. Соед. Прис. Об-ву Царскосельской жел. дор. разрѣшено продать оную Об-ву Московско-виндаво-рыбинской жел. дор. и утверждены условія таковой продажи.

Декабря 25.

Состоялось пол. Соед. Присут. о выкупѣ Ивангорододомбровской жел. дор.

1900 г.

Января 21.

По всеподданнѣйшему докладу Министра Пут. Сообщ. разрѣшено раздѣлить линіи Общества Юго-восточныхъ жел. дор. въ административномъ отношеніи на 2 сѣти: сѣверную и южную подъ отвѣтственнымъ управленіемъ двухъ отдѣльныхъ управляющихъ.

Марта 10.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Кахетинской жел. д.

Марта 30.

По полож. Соед. Присут.: а) Об-ву Юго-восточныхъ жел. дорогъ разрѣшено относить погашеніе акцій Об-ва въ годы съ недостаточнымъ чистымъ доходомъ временно на кассовыя средства и о соотвѣтственномъ дополненіи § 50 устава Об-ва и б) измѣненъ § 58 устава Об-ва въ томъ смыслѣ, что директоры правленія Об-ва и ихъ кандидаты подлежатъ утвержденію въ должности Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія.

Марта 30.

По полож. Соед. Присут. состоялось Высочайшее повелѣніе о досрочномъ выкупѣ предпріятія Об-ва Москов-

ско-ярославско-архангельской жел. дороги и утверждены условія таковаго выкупа и порядка завѣдыванія дѣлами дороги.

Марта 30.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Ржищевской жел. дороги.

Марта 31.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Варшавско-вѣнской жел. дор. разрѣшено сооруженіе и эксплоатація Варшавско-калишской жел. дороги и утверждено соотвѣтственное дополненіе уступочнаго (на Варшавско-вѣнскую жел. дорогу) договора и устава Об-ва.

Мая 9.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Гербы-ченстоховской жел. дор.

Мая 26.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дор. разрѣшено: а) во измѣненіе п. I Высочайше утвержденнаго 26 іюня 1899 г. пол. Соед. Присут. сооруженіе и эксплоатація ширококолейной вѣтви отъ поста Заруднаго (Щетова) до рудника Кгаевскаго, съ отвѣтвленіемъ къ руднику Копылова и б) продолжить Крестнинскую вѣтвь отъ поста Бокова до рудника Маркова.

Мая 29.

Согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта, учрежденъ инспекторскій надзоръ за эксплоатаціею Ириновской жел. дороги.

Іюня 11.

По полож. Соед. Присут. на Об-во Лодзинской жел. дор. возложено обязательство сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной вѣтви магистральнаго типа нормальной колеи отъ Варшаво-калишской линіи до соединенія съ Ивангородо-домбровской жел. дорогою и укладки второго пути на существующей линіи, съ продолженіемъ

таковаго до соединенія съ Варшаво-калишскою жел. дорогою и утверждено соотвѣтственное дополненіе уступочнаго (на дорогу) договора.

Іюня 11.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Мальцовскихъ жел. дорогъ.

Іюня 11.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Московско-казанской жел. дор. разрѣшено образовать оборотный капиталъ дороги съ выпускомъ для сего дополнительнаго облигаціоннаго капитала на 3.000.000 р.

Іюня 21.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дорогъ разрѣшено сооруженіе и эксплоатація: а) рельсовыхъ путей общ. пользованія въ г. Воронежѣ и б) вѣтви отъ ст. Графской до г. Воронежа и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи этой вѣтви.

Декабря 25.

По пол. Соед. Присут. Об-ву Московско-кіево-воронежской жел. дор. разрѣшено образовать оборотный капиталъ въ 3.500.000 р., съ выпускомъ для сего облигаціоннаго капитала.

1901 г.

Января 2.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ жел. дорогъ разрѣшена укладка вторыхъ главныхъ путей на участкахъ отъ Лисичанска до Купянска-Узловаго и отъ ст. Харьковъ-товарный до Лопанскаго моста.

Марта 9.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Приморской С.-Петербурго-сестрорѣцкой жел. дороги предоставлено право

принудительнаго отчужденія потребныхъ ему имуществъ, съ возложеніемъ на Об-во нѣкоторыхъ новыхъ обязательствъ и съ соотвѣтственнымъ измѣненіемъ подлежащихъ параграфовъ устава Об-ва.

Марта 11.

По полож. Соед. Присут. изъяты изъ аренды Об-ва Юго-восточныхъ жел. дорогъ участки б. казенной Донецкой жел. дороги; переданы въ казну линіи: отъ Лисичанска до Купянска-Узловаго, Луганскъ-Миллерово, Попасная-Никитовка и вѣтви: Первозвановская, Селезневская, Крестнинская, Щетовская и Никитовка-Очеретинская; освобождено Об-во отъ обязанности сооруженія вѣтви отъ Крестнинской вѣтвн къ рудникамъ Маркова и укладки второго пути на участкѣ Лисичанскъ-Купянскъ, и утверждено соотвѣтственное (2-е) дополненіе къ уставу Об-ва.

Марта 11.

По полож. Соед. Присут. ревизіонной комиссіи Об-ва Юго-восточныхъ жел. дорогъ предоставлено право разсматривать не только отчеты, но и смѣты Об-ва, а М-ру П. С. предоставлено раздѣлять сѣть дорогъ Об-ва на нѣсколько самостоятельныхъ управленій и соотвѣтственно сему измѣнены и дополнены §§ 62, 63 и 69 устава Об-ва.

Марта 11.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Варшавско-вѣнской жел. дор. разрѣшено сооруженіе и эксплоатація желѣзно-дорожныхъ вѣтвей: а) отъ Зомбковицы до дер. Сончовъ и б) отъ линіи дороги между ст. Зомбковицы и Стржемешицы до копи „Игнатій“ и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи этихъ вѣтвей.

Марта 11.

Состоялось полож. Соед. Присут. объ окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами Об-ва Ивангородо-домбровской жел. дор. за выкупленную дорогу.

Мая 4.

По всепод. докладу М. П. С., ему предоставлено раздѣлить Московско-виндаво-рыбинскую ж. д. на двѣ сѣти—Петербургскую и Московскую.

Іюня 4.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Токмакской жел. дороги.

Іюня 4.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Плоцкой жел. дороги.

Ноября 23.

По положенію Соед. Присут. М-ру П. С. предоставлено подраздѣлять сѣть дорогъ Об-ва Московско-виндаво-рыбинской жел. дороги на нѣсколько самостоятельныхъ управленій и соотвѣтственно измѣненъ § 11 устава Об-ва.

Ноября 23.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Московско-кіево-воронежской жел. дороги разрѣшено увеличить его оборотный капиталъ, съ выпускомъ для сего облигаціоннаго капитала на 1.300.000 руб.

1902 г.

Января 25.

Состоялось постановленіе Особаго Комитета объ окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами Об-ва Юго-западныхъ жел. дорогъ по выкупку дорогъ онаго въ казну и о признаніи Об-ва прекратившимъ свое существованіе съ 25 Января 1902 г.

Марта 1.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Владикавказской жел. дор. предоставлено сооруженіе и эксплоатація Чер-

номорской линіи и утверждено соотвѣтственное дополненіе устава Об-ва (4-е).

Іюня 1.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ новый уставъ Об-ва Токмакской жел. дороги.

Іюня 1.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Руднично-лозовской жел. дороги.

Августа 16.

По всеподданнѣйшему докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ Об-ву Гербы-ченстоховской ж. д. разрѣшено замѣнить электрическую на дорогѣ тягу паровою и соединить дорогу съ примыкающею къ м. Гербы Прусскою ж. д.

Декабря 10.

По полож. Соед. Присут. утверждено распоряженіе М. П. С. относительно сооруженія второго пути на участкахъ Владикавказской жел. дороги Кавказская-Армавиръ-Минеральныя Воды.

1903 г.

Марта 15.

По полож. Соед. Присут. увеличенъ на 1.000.000 р. оборотный капиталъ Московско-казанской ж. д., съ выпускомъ для сей цѣли облигаціоннаго капитала.

Марта 28.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Скадовской жел. дороги.

Апрѣля 5.

По полож. Соед. Присут. увеличенъ на 900.000 руб. оборотный капиталъ Об-ва Владикавказской ж. д.

Апрѣля 5.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Тавдинской ж. д.

Апрѣля 26.

По полож. Соед. Присут. на Об-во Рязанско-уральской ж. д. возложено обязательство построить желѣзнодорожную линію отъ г. Астрахани до одного изъ пунктовъ Покровско-уральской линіи между ст. Фриденфельдъ и Красный Кутъ и приспособить часть Покровско-уральской линіи и переправу черезъ Волгу къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи и утверждено соотвѣтственное дополненіе къ уставу Об-ва.

Мая 1.

По полож. Соед. Присут. утверждено дополненіе къ уставу Богословскаго горно-заводскаго Об-ва о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплоатаціи жел. дороги отъ ст. Куты или иного, близъ сей станціи лежащаго, пункта Пермской ж. д. до Надеждинскаго завода на р. Сосьвѣ съ вѣтвями.

Мая 25.

По полож. Соед. Присут. на Об-во Московско-казанской ж. д. возложено обязательство постройки и эксплоатаціи желѣзно-дорожной линіи отъ ст. Люберцы до пересѣченія съ существующею Тимирязево-Нижегородскою линіею близъ ст. Арзамасъ и отъ сего пересѣченія до соединенія съ существующею Рязанско-казанскою линіею близъ ст. Шихраны и моста черезъ р. Волгу или тоннеля подъ Волгою близъ ст. Свіяжскъ и утверждено сосоотвѣтственное дополненіе къ уставу Об-ва.

Іюня 7.

По полож. Соед. Присут. на Об-во Московско-кіево-воронежской ж. д. возложено обязательство постройки и эксплоатаціи ж. д. линіи отъ с. Навля или иного пункта,

расположеннаго между с. Навля и Брасово Льгово-брянскаго участка этой дороги до примыканія къ Конотопъ-пироговскому подъѣздн. пути у сел. Шостка или Терещенская или въ иномъ пунктѣ между этими станціями находящемся, и перестроить въ ширококолейный участокъ Середина Буда-Михайловскій хуторъ и узкоколейный подъѣздный путь Конотопъ-Пироговка и утверждено соотвѣтственное (5-е) дополненіе къ уставу Об-ва.

Іюня 7.

По полож. Соед. Присут. возстановлено утраченное учредителемъ Об-ва Томашевской жел. дор. право на учрежденіе этого Об-ва.

1904 г.

Марта 25.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Юго-восточныхъ ж. д. дарованы нѣкоторыя льготы по эксплоатаціи состоящихъ въ распоряженіи Об-ва дорогъ (понижена арендная плата за Орловско-грязскую ж. д. и расширено право участія акціонеровъ въ прибыляхъ Об-ва).

Марта 25.

По пол. Соед. Присут. разрѣшено Об-ву Юго-восточныхъ ж. д. покрыть перерасходъ по производству работъ по постройкѣ желѣзно-дорожной линіи Графская-Анна и по производству работъ по постройкѣ линіи Волжская-Соляная сбереженіемъ по производству работъ по постройкѣ Донецкой ж. д.

Іюня 6.

По полож. Соед. Присут. уменьшенъ оборотный капиталъ Об-ва Бѣлгородъ-сумской жел. дор.

Б) Подъѣздные пути.

1895 г.

Марта 17.

По полож. Ком. Мин. увеличенъ акціонерный капиталъ Перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи на 1.000.000 р. и облигаціонный на 2.000.000 р. и предоставлено Министрамъ Пут. Сообщ. и Финансовъ установить надзоръ за употребленіемъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала именно на строительныя работы по разрѣшеннымъ Об-ву рельсовымъ путямъ.

Апрѣля 21.

По пол. Ком. Мин. утвержденъ уставъ Об-ва Орѣховскаго подъѣзднаго пути.

1896 г.

Марта 8.

По всеподданнѣйшему докладу Министра П. С., инженеру п. с. Чмутову разрѣшено построить подъѣздной путь отъ С.-Петербурга до Пулкова.

Мая 10.

По полож. Соед. присут. утвержденъ уставъ Об-ва Либаво-газенпотскаго подъѣздн. пути.

Мая 12.

По полож. Соед. Присут. Первому об-ву подъѣздн. жел. путей въ Россіи разрѣшено сооруженіе и эксплоатація подъѣздн. путей отъ ст. Юрковки до гор. Ямполя и отъ ст. Рудницы до ст. Голта съ вѣтвями къ Бершадскому и Могилянскому свеклосахарнымъ заводамъ.

Мая 23.

Согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта, владѣльцу Стародубскаго подъѣздн. пути выдана ссуда въ 220.000 р. подъ залогъ пути.

Мая 31.

По полож. Ком. Мин. Московскому Об-ву для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи разрѣшено осуществленіе Московско-воскресенск. подъѣзднаго пути и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи онаго.

1897 г.

Февраля 7.

По пол. Соед. Присут. Московскому об-ву для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздн. жел. путей въ Россіи разрѣшено сооруженіе и эксплоатація Рязанско-тумскаго подъѣздн. пути и обращеніе сооруженнаго Об-вомъ Окапенкинскаго подъѣзднаго пути частнаго пользованія въ подъѣздный путь общаго пользованія, входящаго въ составъ Рязанско-тумскаго подъѣздн. пути.

Мая 2.

По полож. Соед. Присут. Об-ву Орѣховскаго подъѣзднаго пути разрѣшено построить путь, вмѣсто узкоколейнаго, ширококолейный, съ увеличеніемъ облигаціоннаго капитала Об-ва и съ предоставленіемъ Об-ву права на принудительное отчужденіе потребныхъ ему недвижимыхъ имуществъ.

Іюня 6.

По полож. Соед. Присут. разрѣщено купцу Салерни осуществленіе Батумо-копандибскаго подъѣздн. пути, съ утвержденіемъ условій сооруженія и эксплоатаціи онаго.

Іюня 6.

По полож. Соед. Присут. принята въ казну Обоянская жел. дорога.

Іюня 6.

По пол. Соед. Присут. Первому об-ву подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи разрѣшено сооруженіе и эксплоатація продолженія Житоміръ-бердичевскаго подъѣздного

пути до м. Янова съ вѣтвями къ Войтовецкому свеклосахарному заводу и къ ст. Калиновка Юго-западныхъ жел. дорогъ.

Іюля 4.

По полож. Комит. Мин. утвдржденъ уставъ Россійскаго об-ва водныхъ, шоссейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей.

Ноября 21.

По Полож. Соед. Присут. Первому об-ву подъѣздн. жел. путей въ Россіи разрѣшено сооруженіе и эксплоатація подъѣздн. путей отъ ст. Свѣнцяны С.-Петербурго-варшавской жел. дороги до ст. Поневѣжъ Либаво-роменской жел. дор. съ вѣтвью на Вилькоміръ.

1898 г.

Апрѣля 28.

По полож. Соед. Присут. кн. Церетелли разрѣшено осуществленіе Чіатурскихъ подъѣздн. путей и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи оныхъ.

Мая 1.

По полож. Ком. Мин. утвержденъ уставъ Об-ва городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи.

Мая 29.

По полож. Ком. Мин. утвержденъ уставъ Об-ва загородныхъ недвижимостей и дорогъ.

Іюня 1.

По полож. Соед. Присут. Первому об-ву подъѣздн. жел. путей въ Россіи разрѣшено сооруженіе и эксплоатація подъѣздн. путей: а) Калиновка-Гайворонъ; б) разъѣздъ Чечельникъ—м. Чечельникъ и в) отъ ст. Феллинъ до Ревеля съ вѣтвью на Вейссенштейнъ.

Іюня 12.

По полож. Ком. Мин. Московское об-во для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Россіи

освобождено отъ обязательства сооруженія Московско-воскресенскаго подъѣздн. пути.

Іюня 16.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Лифляндскихъ подъѣздн. путей.

Іюня 16.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Ялта-бахчисарайскаго подъѣздн. пути.

Іюня 16.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Новозыбковскаго подъѣздн. пути.

Іюня 26.

По полож. Ком. Мин. землевладѣльцу Керсновскому разрѣшено осуществленіе Яблонскаго и Ваверскаго подъѣздныхъ путей и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи оныхъ.

Іюля 3.

По полож. Ком. Мин. утвержденъ новый уставъ Перваго об-ва подъѣздн. жел. путей въ Россіи.

Декабря 3.

По полож. Комит. Мин. владѣльцамъ конно-желѣзной дороги отъ 3-ей версты Радиминскаго шоссе до м. Пустельникъ на 11 верстѣ того же шоссе, разрѣшено продолжить дорогу отъ м. Пустельникъ до г. Радимина, со введеніемъ на всемъ пути паровыхъ двигателей, и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи пути (Марковскій подъѣздн. путь).

Декабря 24.

По полож. Соед. Присут. купцу Куницеру и др. разрѣшено осуществленіе подъѣздн. путей отъ гор. Лодзи до городовъ Згержа и Пабіаницы и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи сихъ путей.

Декабря 24.

По полож. Ком. Мин. утверждены условія постройки и эксплоатаціи инженеромъ пут. сообщ. Чмутовымъ Пулковскаго подъѣздн. пути.

1899 г.

Февраля 4.

По полож. Ком. Мин. Россійскому об-ву водныхъ, шоссейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей разрѣшено осуществленіе Одесско-аккерманскаго подъѣздн. пути и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи онаго.

Февраля 4.

По полож. Соед. Присут. Московскому об-ву для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздн. жел. путей въ Россіи разрѣшено сооруженіе и эксплоатація Тумы-владимірской жел. дор. и Тула-лихвинскаго подъѣздн. пути.

Февраля 8.

Согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта учреждена инспекція по надзору за эксплоатаціею Стародубскаго подъѣздного пути.

Февраля 18.

По полож. Ком. Мин. утвержденъ уставъ Общества для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ.

Марта 19.

По полож. Соед. Присут. землевладѣльцу Псарскому разрѣшено осуществить Петроково-сулеевскій подъѣздной путь и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи онаго.

Марта 19.

По полож. Соед. Присут. Об-ву городск. и подъѣздн. путей въ Россіи разрѣшено осуществленіе Клинской

желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Клинъ Николаевской желѣзной дороги до Стрѣлецкой и Теряевой слободъ и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи этой вѣтви.

Мая 15.

По полож. Соед. Присут. Об-ву загородныхъ недвижимостей и дорогъ разрѣшено осуществленіе Токсовскаго под. пути отъ черты гор. С.-Петербурга до дер. Токсово и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи сего пути.

Мая 15.

По полож. Соед. Присут. инж. п. с. Верховскому разрѣшено осуществленіе Юккскаго под. пути и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи онаго.

Мая 15.

По полож. Соед. Присут. землевладѣльцу Мансфельду разрѣшено осуществленіе под. пути отъ ст. Голицыно, Московско-брестской жел. дороги до гор. Звенигорода и Звенигородскаго Саввино-сторожевскаго монастыря и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи этого пути.

Іюня 13.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Мелекесскаго под. пути.

Іюня 18.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Друскеникскаго под. пути.

По полож. Соед. Присут. утверждены условія эксплоатаціи под. пути (б. конно-желѣзной дороги) отъ Мокотовской заставы гор. Варшавы до посада Гора-Кальварія (впослѣдствіи перешелъ къ Об-ву Гроецкаго подъѣздного пути).

Iюля 9.

По полож. Ком. Мин. утвержденъ новый уставъ Московскаго об-ва для сооруженiя и эксплоатацiи под. жел. путей въ Россiи.

Декабря 31.

По полож. Ком. Мин. владѣльцу Яблонскаго и Таверскаго под. путей разрѣшено учредить акцiонерное Об-во для сооруженiя и эксплоатацiи сихъ путей и утвержденъ уставъ этого Об-ва.

1900 г.

Февраля 18.

По полож. Соед. Присут. дворянину Цѣхановскому разрѣшено осуществленiе Сосновицко-домбровскаго под. пути и утверждены условiя сооруженiя и эксплоатацiи онаго.

Марта 10.

По полож. Соед. Присут. инженеру п. с. Мсциховскому разрѣшено осуществленiе Селезневской вѣтви отъ ст. Юрьевки Юго-восточныхъ жел. дорогъ до имѣнiя Селезневки и утверждены условiя сооруженiя и эксплоатацiи этой вѣтви.

Марта 10.

По полож. Соед. Присут. гр. Апраксиной разрѣшено осуществленiе вѣтви отъ свеклосахарнаго завода Великiй Бобрикъ до примыканiя къ линiи Бѣлгородъ-сумской жел. дороги близъ сел. Желѣзнякъ, съ утвержденiемъ условiй сооруженiя и эксплоатацiи этой вѣтви.

Апрѣля 11.

По полож. Ком. Мин. назначены правительственные директора въ составъ правленiя Перваго об-ва под. жел. путей въ Россiи, съ соотвѣтственнымъ измѣненiемъ подлежащихъ параграфовъ устава Об-ва.

Мая 26.

По полож. Соед. Присут. владѣльцамъ конно-желѣзной дороги отъ Вилянова до Пясечно, гг. Гуссу и Ро-

дысу, разрѣшено замѣнить конную тягу паровою и утверждены условія эксплоатаціи дороги.

Мая 26.

По полож. Соед. Присут. владѣльцу под. пути отъ Мокотовской заставы до пос. Гора-Кальварія разрѣшено осуществленіе нѣкоторыхъ вѣтвей, съ присвоеніемъ всему предпріятію наименованія „Гроцкаго под. пути" и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи пути.

Мая 29.

Согласно мнѣнію Госуд. Совѣта учрежденъ инспекторскій надзоръ за эксплоатаціею под. путей Перваго об-ва под. жел. путей въ Россіи.

Іюня 11.

По полож. Соед. Присут. Акціонерному каменноугольному об-ву Нижней Крынки разрѣшено построить вѣтвь общаго пользованія отъ ст. Садки Екатерининской ж. д. до с. Нижне-Крынскаго, съ передачею за симъ этой вѣтви въ собственность казны, и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи этой вѣтви.

1901 г.

Марта 11.

По полож. Соед. Присут. владѣлецъ Сосновицко-домбровскаго под. пути освобожденъ отъ обязательства постройки нѣкоторыхъ вѣтвей, съ возложеніемъ на владѣльца пути нѣкоторыхъ новыхъ обязательствъ и съ соотвѣтственнымъ измѣненіемъ условій сооруженія и эксплоатаціи пути.

Іюня 8.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ об-ва Гроецкаго под. пути: 1) для пріобрѣтенія: а) под. пути отъ гор. Варшавы до пос. Гора-Кальварія, б) Вилляновской жел. дороги и в) под. пути отъ Вилляпова до Пясечно и линіи, соединяющей Вилляновскую жел. дорогу со стан.

Варшаво-вѣнской желѣзной дороги; 2) для сооруженія: а) под. пути отъ м. Пясечно до зав. Черскъ, съ вѣтвію въ гор. Гройцы; б) соединительной вѣтви отъ ст. Мокотовъ до ст. Варшава, Варшаво-вѣнской жел. дороги и в) вѣтви къ заводамъ Домбрувко, Лубны, Баніоха и Пулько; 3) для переустройства нѣкоторыхъ изъ вышеупомянутыхъ путей съ конной тяги на паровую, и 4) для эксплоатаціи всѣхъ вышеозначенныхъ линій.

Іюня 8.

По полож. Соед. Присут. Московскому об-ву для сооруженія и эксплоатаціи под. жел. путей въ Россіи разрѣшено осуществленіе Тула-елатомскаго подъѣзднаго пути и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи онаго.

Декабря 21.

По полож. Соед. Присут. Об-во для сооруж. и экспл. под. жел. путей въ Привислинскомъ краѣ признано состоявшимся, разрѣшено ему пріобрѣсти Марковскій под. путь и возложены на Об-во нѣкоторыя дополнительныя обязательства по сему пути.

Декабря 21.

По полож. Соед. Присут. владѣлецъ Сосновицко-домбровскаго под. пути освобожденъ отъ обязательства постройки участка сего пути Модржеевъ-Загорже.

1902 г.

Мая 3.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Вольмарскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути.

Мая 3 и 24.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Кіево-броварскаго электрическаго под. пути.

Іюня 1.

По полож. Соед. Присут. Первому об-ву под. жел. путей въ Россіи отпущена правительственная ссуда для уплаты процентовъ и погашенія по облигаціямъ Об-ва и для возстановленія его кассовыхъ средствъ, съ предоставленіемъ Правительству участія въ прибыляхъ Об-ва и утверждены соотвѣтственныя дополненія устава об-ва и условій сооруженія и эксплоатаціи отдѣльныхъ под. путей Об-ва.

Іюня 1.

По полож. Соед. Присут. купцу Карпинскому разрѣшено осуществленіе Кельцы-бауской под. пути и утверждены условія сооруженія и эксплоатаціи онаго.

1903 г.

Марта 15.

По положеніямъ Соед. Присут. отдаленъ до 1 Января 1904 г. срокъ окончанія постройки Варшавскаго под. пути Яблонна-Ваверъ и Тула-лихвинской жел. дороги.

Апрѣля 5.

По полож. Соед. Присут. отдаленъ срокъ представленія Об-вомъ Гроецкаго под. пути въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ соглашенія съ Об-вомъ Виляновской жел. дороги и съ Гуссомъ и Родысомъ или ихъ правопреемниками о пріобрѣтеніи принадлежащихъ имъ путей, а равно и данныхъ о строительной стоимости сихъ путей.

Іюня 8.

Согласно мнѣнію Гос. Совѣта Лодзинско-згержскій и Лодзинско-пабіаницкій под. пути освобождены отъ уплаты государствен. сбора съ пассажировъ и грузовъ.

1904 г.

Января 29.

По полож. Соед. Присут. отдаленъ до 1 октября 1904 года срокъ окончанія постройки Тула-лихвинской жел. дороги.

Іюня 6.

По полож. Соед. Присут. утвержденъ уставъ Об-ва Петроковско-сулеевскаго под. пути.

В. По всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ вообще (настоящій отдѣлъ, не касающійся предметовъ вѣдѣнія Юридической части Управленія ж. д., составленъ только на основаніи имѣющихся въ этой части матеріаловъ).

1895 г.

Января 16.

Состоялось мнѣніе Гос. Сов. объ организаціи контр. повѣрки подв. состава частныхъ жел. дорогъ, неподчиненныхъ ближайшему контрольному надзору.

Марта 19.

Состоялось положеніе Соед. Присут. о представленіи въ оное разц. вѣдомостей на сооруженіе и обустройство частныхъ жел. дорогъ, гарантированныхъ Правительствомъ.

Марта 24.

По полож. Ком. Мин. жел. дорогамъ предоставлено право производить нагрузку и выгрузку товаровъ собственными средствами.

Мая 26.

Состоялось пол. Ком. Мин. о сліяніи съ общею пенсіонною кассою казен. жел. дорогъ отдѣльныхъ кассъ, дѣйствующихъ на нѣкоторыхъ жел. дорогахъ, перешедшихъ въ казну.

Іюня 3.

Согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта измѣнена ст. 60 Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Ноября 28.

Утверждено дополнительное соглашеніе къ международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

1896 г.

Февраля 12.

Состоялось мнѣніе Государственнаго Совѣта объ изъятіи желѣзныхъ дорогъ частныхъ обществъ отъ дѣйствія фабричной инспекціи и особ. прав. о надзорѣ за заведеніями фабричной промышленности.

Сентября 27.—Октября 2.

Состоялось постановленіе Министра Путей Сообщ. объ утвержденіи правилъ: а) о ввозѣ на желѣзно-дорожныя станціи грузовъ, ихъ храненія и принятія къ перевозкѣ и б) о припискѣ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ частныхъ складовъ и складочныхъ помѣщеній и о порядкѣ заявленія къ отправкѣ и принятія къ перевозкѣ грузовъ изъ сихъ складовъ.

1898 г.

Февраля 8.

Утверждены правила технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія.

Марта 9.

Согласно мнѣнію Госуд. Совѣта измѣнена ст. 103 и разъяснена ст. 50 Общ. уст. Росс. жел. дорогъ.

Іюня 14—16.

Утверждена дополнительная конвенція къ международной конвенціи о певевозкѣ грузовъ по жел. дорогамъ.

Декабря 9.

Состоялось мнѣніе Гос. Сов. объ установленіи нормальныхъ запасовъ предметовъ и матеріаловъ для приспособленія вагоновъ подъ перевозку войскъ на случай мобилизаціи и о средствахъ для пріобрѣтенія этихъ запасовъ.

1899 г.

Іюня 7.

Согласно мнѣнію Госуд. Совѣта утверждены новыя правила производства желѣзными дорогами ссудныхъ, складочныхъ и комиссіонныхъ операцій.

1900 г.

Декабря 9—13.

Утверждены Министромъ Путей Сообщенія правила обращенія на сѣти желѣзныхъ дорогъ пассажирскихъ вагоновъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ.

1901 г.

Января 26—27.

Тоже — правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ въ ссыпную.

Мая 28.

Согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта измѣнена ст. 84 Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

1902 г.

Мая 6.

Согласно мнѣнію Госуд. Совѣта измѣнена ст. 26 Общ. устава Росс. жел. дорогъ.

Іюня 28.

Состоялось утвержденіе журнала особаго совѣщанія, учрежденнаго по всеподд. докладу Министра Путей Сообщенія отъ 1 февраля 1902 года, и признавшаго необходимость образованія особаго временнаго учрежденія для распредѣленія казенныхъ заказовъ и объ утвержденіи основаній для такого распредѣленія.

Желѣзныя дороги открытыя для движенія съ 1895 по 1905 г. и находящіяся въ постройкѣ къ началу 1905 года.

Сѣть желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія съ 1836 г. по 1895 годъ.

КАРТА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ШОССЕЙНЫХЪ и ВНУТРЕННИХЪ ВОДНЫХЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ

ИЗДАНІЕ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

1904 г.

Масштабъ

КАРТА АЗІАТСКОЙ РОССІИ.

СѢВЕРНЫЙ ОКЕАНЪ

БѢЛОЕ МОРЕ

БАЛТІЙСКОЕ МОРЕ

АРХАНГЕЛЬСКЪ

МОСКВА

ЯРОСЛАВЛЬ

ВОЛОГДА

КАЗАНЬ

САМАРА

САРАТОВЪ

ВОРОНЕЖЪ

ХАРЬКОВЪ

ПЕРМЬ

КИТАЙСКАЯ ИМПЕРІЯ

ИНДІЯ

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ

Желѣзныя дороги

Открытыя для движенія

Строющіяся

Внутренніе водные пути

Судоходный путь

Пристань

Шоссейныя дороги М-ва П. С.

Государственная } границы

Губернская

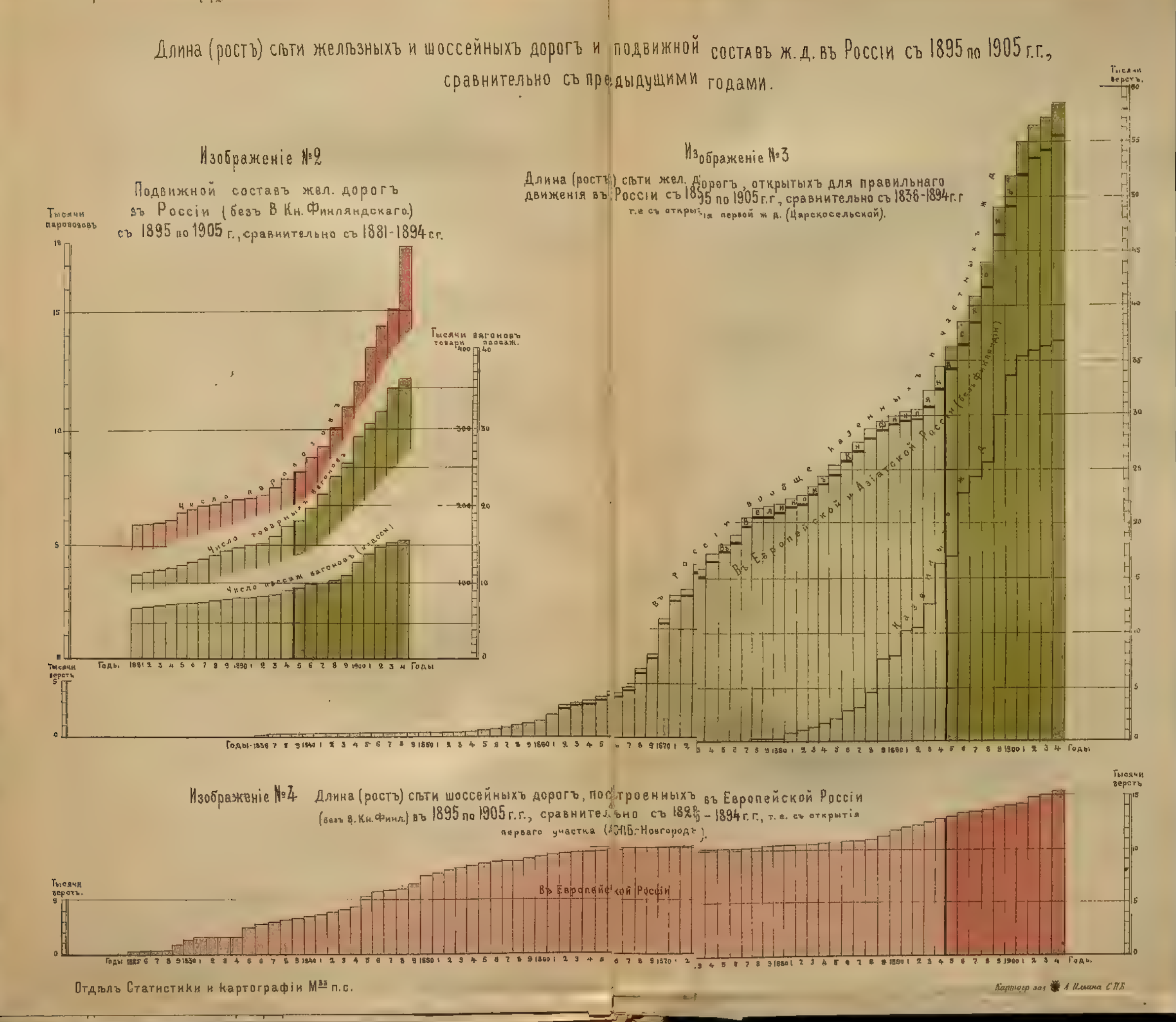
МОСКВА Столичные } города

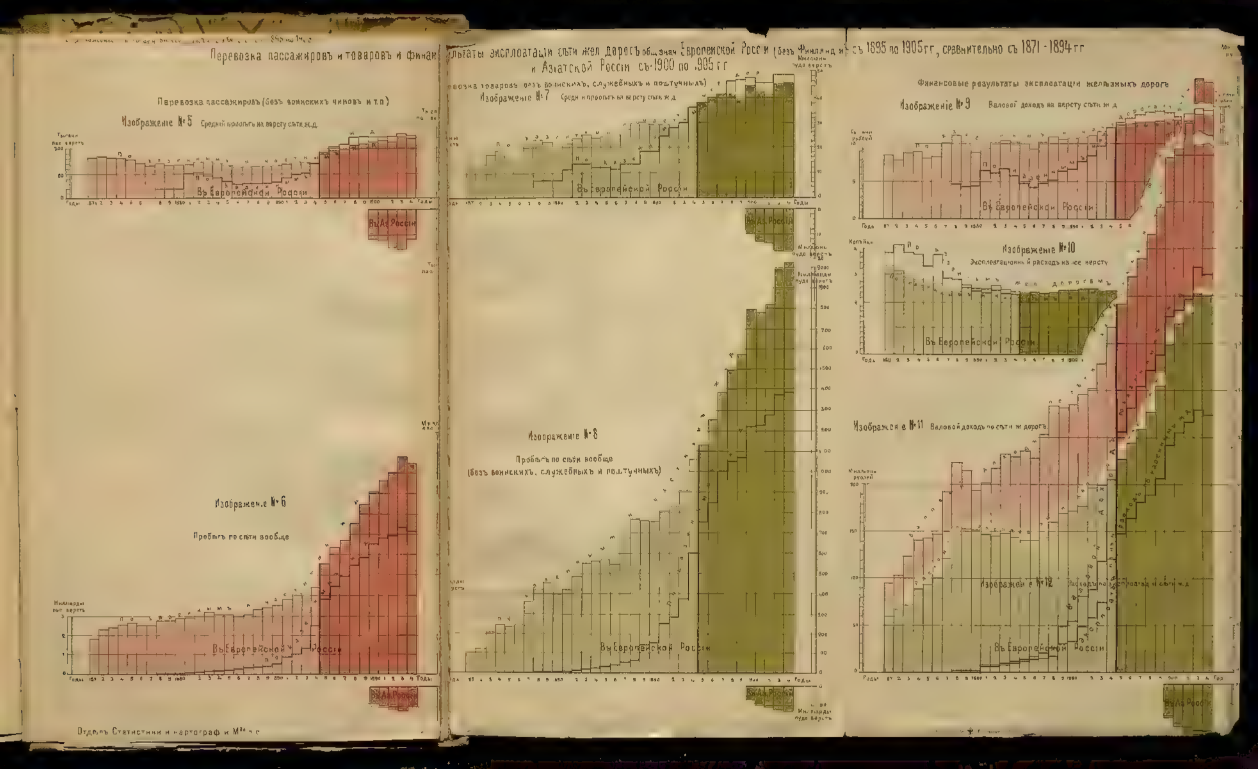
ЯРОСЛАВЛЬ Губернскіе

Прочіе пункты

Составлена Отдѣломъ статистики и картографіи М-ва П. С.


АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
ХИВА
АЗОВСКОЕ МОРЕ


Приложеніе къ обзору дѣятельности М-ва п. с. съ 1895 по 1905 г.г.
Длина (ростъ) сѣти желѣзныхъ и шоссейныхъ дорогъ и подвижной составъ ж. д. въ Россіи съ 1895 по 1905 г.г., сравнительно съ предыдущими годами.
Изображеніе №2
Подвижной составъ жел. дорогъ въ Россіи (безъ В. Кн. Финляндскаго) съ 1895 по 1905 г., сравнительно съ 1881-1894 г.г.
Тысячи паровозовъ
Тысячи вагоновъ товарн. пассаж.
Число паровозовъ
Число товарныхъ вагоновъ
Годы
Изображеніе №3
Длина (ростъ) сѣти жел. дорогъ, открытыхъ для правильнаго движенія въ Россіи съ 1895 по 1905 г.г., сравнительно съ 1836-1894 г.г. т.е. съ открытія первой ж. д. (Царскосельской).
Въ Европейской и Азіатской Россіи
Тысячи верстъ
Изображеніе №4
Длина (ростъ) сѣти шоссейныхъ дорогъ, построенныхъ въ Европейской Россіи (безъ В. Кн. Финл.) въ 1895 по 1905 г.г., сравнительно съ 1825 - 1894 г.г., т.е. съ открытія перваго участка (СПБ.-Новгородъ).
Въ Европейской Россіи
Тысячи верстъ
Отдѣлъ Статистики и картографіи М-ва п.с.
Картогр. зав. А. Ильина СПБ.



Перевозка пассажировъ и товаровъ и финансовые результаты эксплоатацiи сѣти жел. дорогъ общ. знач. Европейской Россiи (безъ Финляндiи) съ 1895 по 1905 гг, сравнительно съ 1871 - 1894 гг
и Азiатской Россiи съ 1900 по 1905 гг
Перевозка пассажировъ (безъ воинскихъ чиновъ и т. п.)
Изображенiе № 5
Средний пробѣгъ на версту сѣти ж. д.
Въ Европейской Россiи
Въ Аз. Россiи
Изображенiе № 6
Пробѣгъ по сѣти вообще
Въ Европейской Россiи
Въ Аз. Россiи
Изображенiе № 7
Средн. пробѣгъ на версту сѣти ж. д.
Въ Европейской Россiи
Въ Аз. Россiи
Изображенiе № 8
Пробѣгъ по сѣти вообще
(безъ воинскихъ, служебныхъ и поштучныхъ)
Въ Европейской Россiи
Въ Аз. Россiи
Финансовые результаты эксплоатацiи желѣзныхъ дорогъ
Изображенiе № 9
Валовой доходъ на версту сѣти ж. д.
Въ Европейской Россiи
Изображенiе № 10
Эксплоатацiонный расходъ на всю версту
Въ Европейской Россiи
Изображенiе № 11
Валовой доходъ по сѣти ж. дорогъ
Изображенiе № 12
Расходъ по эксплоатацiи сѣти ж. д.
Въ Европейской Россiи
Въ Аз. Россiи
Годы
Отдѣлъ Статистики и картограф. М-ва п. с.

Ростъ рѣчного флота и перевозка товаровъ по внутр. воднымъ путямъ Европейской Россіи (безъ Финляндіи) съ 1895 по 1905 г. г., сравнительно съ предыдущими годами

Изображеніе № 13. Ростъ рѣчного непарового флота съ 1895 по 1905 г. г., сравнительно съ 1882 – 1890 г. г. (т. е. годами переписей)

Число судовъ

Подъемн. способн.

Годы переписей: 1882, 1884, 1890, 1895, 1900, 1905

Изображеніе № 14. Ростъ рѣчного парового флота съ 1895 по 1905 г. г., сравнительно съ 1815 – 1894 г. г. (т. е. съ появленія перваго парохода на Невѣ)

Число судовъ

Общее число всѣхъ плавающихъ паровыхъ судовъ

Буксирные пароходы

Пассажирскіе пароходы

Служебные пароходы

Годы

Отдѣлъ Статистики и Картографіи М-ва п. с.

Перевозка товаровъ

Изображеніе № 15. Средній пробѣгъ на версту судоходныхъ путей

Миллионы пудо-верстъ

на судахъ

Годы

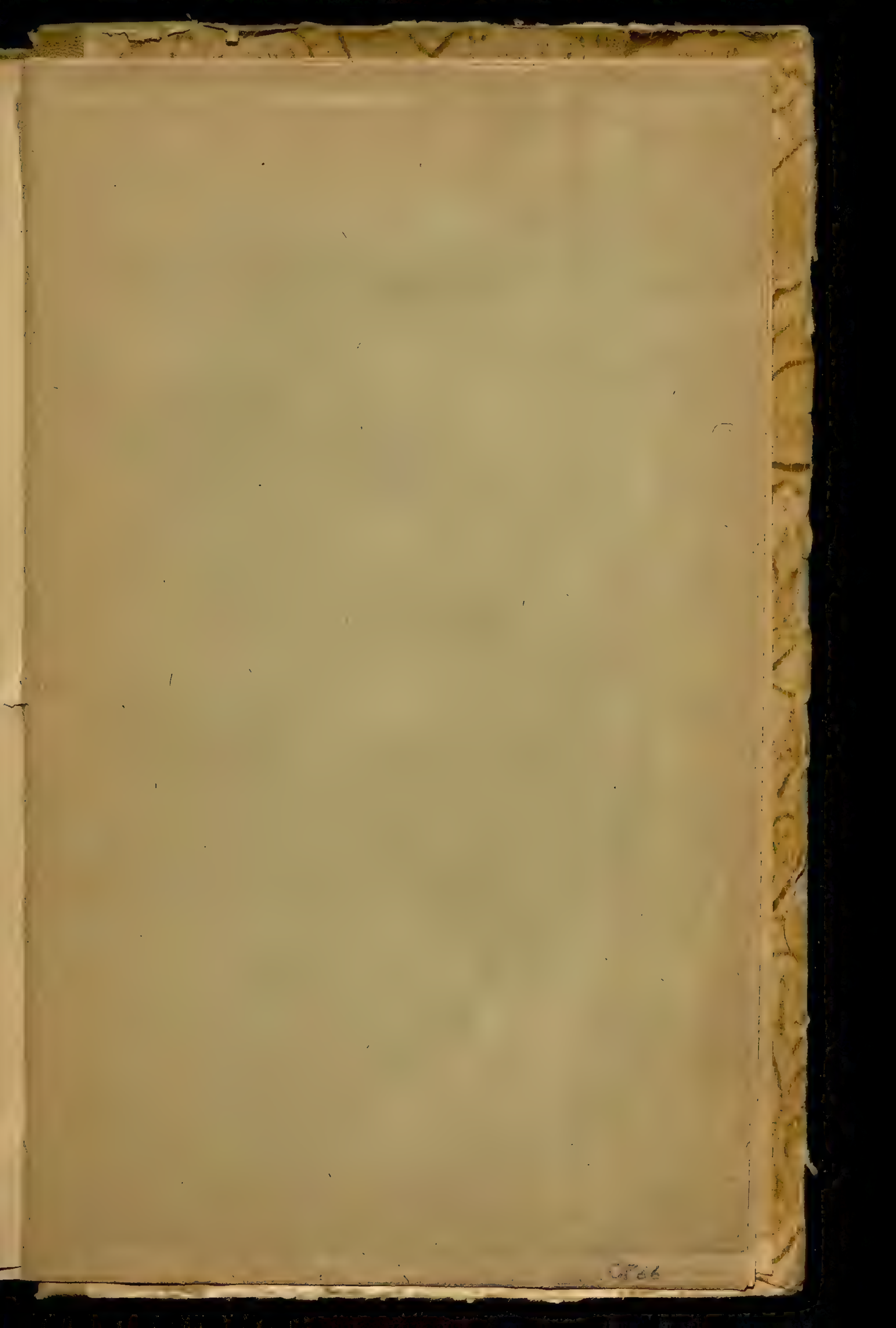
Изображеніе № 16. Пробѣгъ по сѣти всѣхъ путей вообще

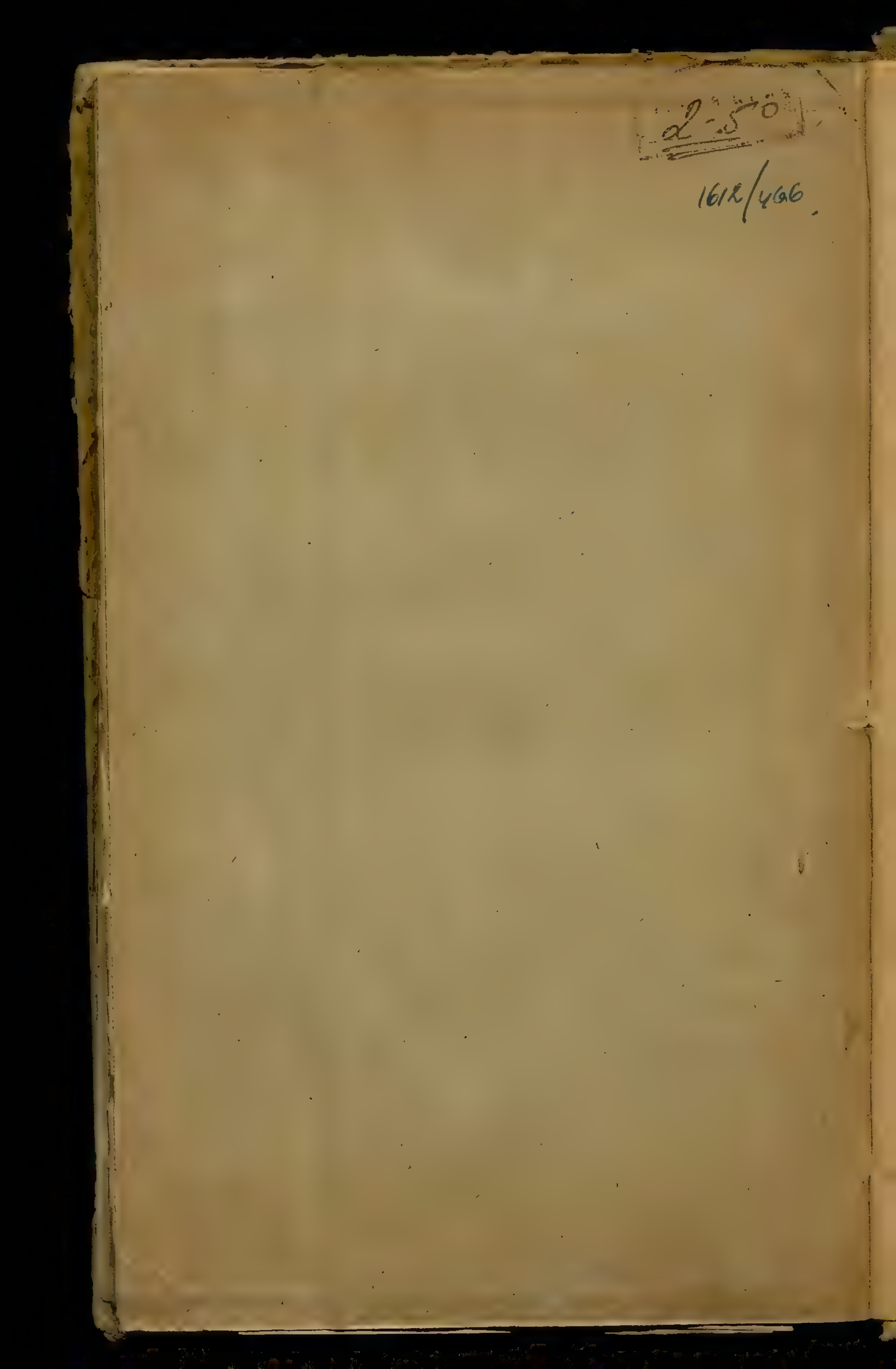
Милліарды пудо-верстъ

на судахъ и плотахъ

на судахъ

Годы




2-50
1612/466

